Nº 112 II FEBRERO 2024

motos 2000

PRUEBA
SUPERSOCO VMOTO F01

DOSSIER
SCOOTER +VENDIDOS

YAMAHA NMAX 125

YAMAHA TMAX

PIAGGIO MEDLEY 125

SYM SYMPHONY 125

HONDA X-ADV

8 413042 570561 00112
2,99€

SÚPER GUÍA PRECIOS 2024
MÁS DE 700 MODELOS EN DETALLE

CONTACTO
KAWASAKI Z E1 Y NINJA E1
EL COMIENZO DE UNA ERA

COMPARATIVA
OJ MOTOR SRT 700X VS. VOGE 650DSX VS. BENELLI TRK 702X VS. CF MOTO 800MT EXPLORE
TRAIL MEDIA CILINDRADA

CONTACTO
YAMAHA TRACER 9 GT+
LA TOURING INTELIGENTE

PRUEBA
ROYAL ENFIELD HNTR 350
PLACER VINTAGE

PRUEBA
HARLEY-DAVIDSON NIGHTSTER SPECIAL
VIVA LA NUEVA GENERACIÓN

lanzarotecaliente.com

4 AÑOS
DE GARANTÍA
DE FÁBRICA Y SIN LÍMITE DE KILOMETRAJE

75 UNIDADES - SOLO 75 UNIDADES

PROMOCIÓN ESPECIAL

DES - SOLO 75 UNIDADES - SOLO 75 UNI

2.500 € DE DESCUENTO DIRECTO

EN 75 UNIDADES DE TIGER 1200 RALLY PRO Y EXPLORER

Tanto en tierra como en asfalto, las Tiger 1200 Rally combinan el increíble rendimiento de su tricilíndrico de 150 CV con un insuperable equipamiento de serie y unas sorprendentes capacidades off-road para convertirse en las maxi-trail definitivas. Además, ahora cuentan con la nueva función de ajuste electrónico de altura para añadir comodidad y confianza a motoristas de cualquier estatura que no quieran dejar pasar esta oportunidad de obtener un descuento directo de 2.500€. ¿Eres uno de ellos?

Descubre más detalles y solicita tu Prueba de Conducción en triumphmotorcycles.es

TRIUMPH
FOR THE RIDE

La promoción consiste en un descuento directo de 2.500 € (impuestos incluidos) sobre el precio PVPR aplicable a las primeras 75 unidades de Tiger 1200 Rally Pro y Rally Explorer matriculadas en el territorio español a través de los concesionarios oficiales adheridos a la misma, a partir del 8 de enero de 2024 y hasta fin de existencias. Esta promoción no es acumulable con otras promociones.

SUMARIO

nº 112 • Febrero 2024

04. SUPERMOTO TRIUMPH TE-1
08. ACTUALIDAD
10. CONTACTO KAWASAKI Z E1 Y NINJA E1
16. PRUEBA SUPERSOCO VMOTO F01
20. PRUEBA ROYAL ENFIELD HNTR 350
26. CONTACTO YAMAHA TRACER 9 GT+
32. DOSSIER 25 SCOOTER + VENDIDOS 2023
46. COMPARATIVA TRAIL CILINDRADA MEDIA
58. PRUEBA HARLEY-DAVIDSON NIGHTSTER SPECIAL
64. ACTUALIDAD VISITA A FÁBRICA BREMBO
68. ACTUALIDAD VIAJAR EN MOTO ELÉCTRICA
72. LEGENDARIA HONDA MB-5
76. GUÍA DE PRECIOS
82. ÚLTIMA CURVA

32 DOSSIER
25 SCOOTER + VENDIDOS

Te ofrecemos una lista con el ránking de los 25 scooter más vendidos a lo largo del año pasado. Los reyes urbanos siguen siendo los 125 cc, pequeños y manejables entre el tráfico, idóneos para moverse rápido y recadear

46 COMPARATIVA
TRAIL CILINDRADA MEDIA

Son las nuevas favoritas de los usuarios, y parte de la nueva generación trail de cilindrada media. Enfrentamos cara a cara (o, más bien, te contamos cómo son cada una de ellas) estos 4 modelos que lo están "petando" en el segmento: QJ Motor SRT 700 X, Voge 650 DSX, Benelli TRK 702X y CF Moto 800MT Explorer. Los fabricante chinos reclaman su sitio.

10 CONTACTO
KAWASAKI Z E1 Y NINJA E1

Con estos dos nuevos modelos el fabricante de Kobe hace factibles las motos eléctricas para el gran público, más allá de lo que se estaba haciendo hasta ahora con los scooter. Es el primero que se atreve a producirlas en serie, y además para todos los carnets. Te contamos cómo son y cómo van.

CARTA DEL DIRECTOR

Motos en Zona de Bajas Emisiones

Hola, ¿Cómo estás? ¿Qué tal ha empezado el 2024? Si no lo sabes te lo cuento. Con el cambio de año nuevo se cumple otro plazo más establecido para ampliar la Zona de Bajas Emisiones de la capital. Esto significa que a partir de enero los vehículos con clasificación ambiental A (la que más contamina) se quedan fuera de circulación por todas las vías públicas y urbanas del municipio de Madrid. Es una buena faena, y esto es así para todos excepto para los que estén domiciliados en la ciudad de Madrid en el Registro de Vehículos de la DGT, y además figuren de alta en el padrón del Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica del Ayuntamiento. Ahora bien, la buena noticia (a medias) es que, de momento, esto no afecta a motocicletas y ciclomotores con esa "distinción" (me refiero a la A), ojo, al menos hasta el 31 de diciembre. Hasta esa fecha, sí que puedes acceder y circular por Madrid ZBE. Y a partir de ella la solución sería el Vehículo Histórico.

Si no eres de Madrid deberás consultar cómo está la Legislación en tu ciudad de residencia; pero es de suponer que, si también hay restricciones para controlar la calidad del aire, más tarde o más temprano funcionará de manera similar. Si, por el contrario, tu ciudad es de las que no sufre contaminación ambiental estás de suerte. De lo único que debes preocuparte es de tener el equipo a punto para salir a rodar. Que disfrutes.

Alejandro Méndez

TRIUMPH TE-1

Un futuro electrizante

El primer flirteo de Triumph con el mundo sostenible ha sido de lo más interesante, y el resultado es esta naked deportiva 100% eléctrica que resulta una excelente declaración de intenciones de por dónde podría ir la marca británica en el futuro. Con la lección bien aprendida ahora sólo queda fabricarla.

POR **JOSÉ ARMANDO GÓMEZ** · FOTOS **TRIUMPH MOTORCYCLES**

Esto que ves aquí es la primera Triumph 100% eléctrica de la historia pero, antes de que te cuente de dónde ha salido, deja que te bombardee con una breve lluvia de datos. Su motor eléctrico ofrece una potencia de 177 CV y un par motor de 109 Nm, lo que le coloca como una poderosa alternativa a algunas de las actuales naked deportivas de motor de combustión. Su batería de 15 kWh le permite una autonomía de hasta 161 km y es capaz de cargar hasta el 80% en unos 20 minutos; lo que viene siendo parar a tomar un café y seguir con la ruta. Pesa 220 kg, también en la línea de lo que se espera de una moto este tipo y dimensiones, y es capaz de acelerar de 0 a 100 km/h en 3,72 segundos →

El propulsor es de Integral Powertrain, especialista en ingeniería aplicada a la movilidad sostenible.

La batería ha sido producida por *Williams Advance Engineering*, división de ingeniería de Williams F1.

La transmisión es una correa Gates Carbon. No falta en la gestión electrónica de potencia un sistema *antiwheelie*.

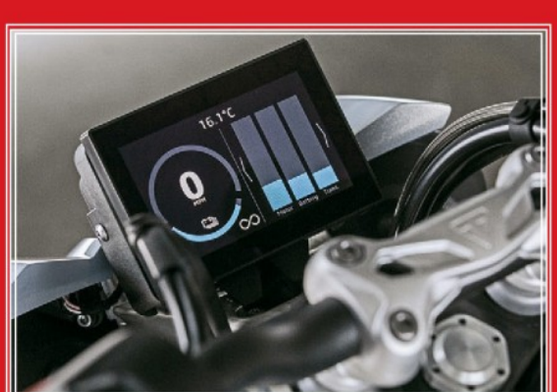
www.triumphmotorcycles.es

Pese a su configuración eléctrica no ha perdido ni un ápice de su identidad Triumph

UN PROYECTO DE ESTADO

El desarrollo de esta moto se ha llevado a cabo bajo la supervisión del Departamento de Negocios, Energía y Estrategia Industrial del Gobierno del Reino Unido (BEIS), junto con la Comisión de Vehículos de Bajas Emisiones (OLEV), a través de la financiación de Innovate UK. Es decir, forma parte del programa de impulso a la movilidad sostenible que tiene el gobierno británico y, con ello, asegura tanto su desarrollo como el de futuros modelos de este tipo.

Puede recargar hasta un 80% en 20 minutos



El cuadro de mandos es completamente digital y muestra toda la información relativa al rendimiento de la TE-1.

La toma de carga va colocada delante del asiento, donde estaría el depósito.

El amortiguador trasero lo ha desarrollado en exclusiva Öhlins para este modelo.

y alcanzar los 160 km/h en solo 6,2 segundos, lo que le permite mirar de tú a tú a nada menos que toda una Speed Triple 1200. Y, sí, se parece todo lo que puede a una Triumph porque la marca tiene claro que sus modelos eléctricos deben seguir siendo fieles a la genética que ha hecho de este fabricante uno de los históricos. De hecho, incluso el sonido (artificial

SERÍA UNA MUY BUENA ALTERNATIVA A LAS ACTUALES NAKED DE COMBUSTIÓN

pero obligatorio por normativa de circulación para evitar atropellos) ha sido diseñado para que se asemeje al inconfundible 'zumbido' de los motores de combustión de la propia marca.

¿QUIÉN LA HA HECHO?

Esta moto es fruto de una colaboración entre Triumph Motorcycles (que

FICHA TÉCNICA | TRIUMPH TE-1

Motor	Eléctrico
Potencia	130 kW (177 CV)
Par	109 Nm
Batería	15 kWh
Autonomía	161 km
Limitable	-
Nº Marchas	-
Velocidad máxima	n.d.
Chasis	Doble viga de aluminio
Suspensión Delantera	Horquilla invertida Öhlins
Suspensión trasera	Monoamortiguador Öhlins
Freno delantero	Dos discos Brembo
Freno trasero	Disco Brembo
Neumático delantero	120/70 ZR17
Neumático trasero	190/55 ZR17
Distancia entre ejes	n.d.
Altura asiento	n.d.
Peso declarado	220 kg
PVP	n.d.

ha desarrollado toda la parte ciclo con un chasis de doble viga de aluminio, suspensiones Öhlins y frenos Brembo), *Williams Advanced Engineering* (encargados de la batería), Integral Powertrain Ltd (responsables del motor) y WMG en la Universidad de Warwick (que han coordinado todo el trabajo de simulación y pruebas). El proyecto arrancó en 2022 y su desarrollo se ha llevado a cabo a través de cuatro principales fases que terminaron de completarse en julio de 2022. Con el objetivo de permitir a Triumph investigar sobre posibles motocicletas eléctricas de cara al futuro, el proyecto está listo para ver la luz (de hecho, fue galardonada como "Mejor moto eléctrica de 2022" en la edición de 2023 de los GQ Car Awards). Tras todo el desarrollo teórico y la fabricación de este primer prototipo que puedes ver en las imágenes (prácticamente a punto para la producción en serie), la fase de pruebas transcurrió a lo largo de cinco meses con todo tipo de test en diferentes escenarios, tanto circulación en carretera como en circuito. Los resultados fueron excelentes, superando algunas de las cotas que se habían establecido previamente para el proyecto, como fueron tanto la entrega de potencia como la autonomía ya mencionada más atrás. Pero las pruebas también sirvieron para ajustar una trabajada puesta a punto con un mapa de aceleración y de entrega de par diseñado directamente a partir de una Speed Triple 1200 RS. En las pruebas en pista y las evaluaciones dinámicas con el prototipo de demostración las sensaciones de los pilotos probadores fueron francamente positivas, afirmando que la TE-1 brinda un nivel de manejo que iguala a las actuales motocicletas de mayor rendimiento deportivo y de combustión interna de Triumph. Sin ir más lejos, el campeón de Daytona 200, Brandon Paasch, participó en la fase de prueba final, y comentó: "*La respuesta del acelerador de la TE-1 es algo increíble, es muy directo y cuando abres gas por primera vez, es una potencia instantánea*". Ahora solo queda esperar a que Triumph decida finalmente llevarla a producción y ser nosotros de los primeros que podamos probarla. ■

NEWS

MOTO GUZZI STELVIO

La esperada Moto Guzzi Stelvio llega al mercado y se estrena online con una pre-reserva especial, activa hasta el 15 de febrero. Para reservar una de las primeras unidades basta con entrar en la página web, elegir concesionario y concertar una cita. Todos los que decidan realizar la pre-reserva online tendrán ventajas exclusivas en sobrevaloración de Moto Guzzi usadas, o válidas para la compra de accesorios y *merchandising*.

www.motoguzzi.com/es_ES/landing-page/stelvio

DESDE 17.099 EUROS

DESDE 15.375 EUROS

HONDA AFRICA TWIN MY24

Honda ha anunciado el precio y disponibilidad de las nuevas CRF1100L Africa Twin y CRF1100L Africa Twin Adventure Sports, que llegan a los concesionarios durante el mes de enero. Ambos modelos estarán disponibles con transmisión convencional o con Transmisión de Doble Embrague (DCT). AT: desde 15.375 € (DCT 16.625 €). AT Adv.Sp: desde 19.650 € (DCT 20.800 €).

www.honda.es/motorcycles.html

9.995 EUROS

TRIUMPH DAYTONA 660

La firma británica regresa al segmento de las motos carenadas con la llegada al catálogo de la Daytona 660. Se trata de un modelo deportivo de media cilindrada, y el único de su segmento equipado con motor tricilíndrico. Este motor rinde en este modelo 95 CV y 69 Nm de par. En nuestro país se podrá matricular limitada a 35 kW sin coste. Llegará en abril a los concesionarios pero ya se pueden hacer pedidos.

www.triumphmotorcycles.es

YAMAHA FESTIVAL LLUMBCN

Vuelve el Festival LlumBCN los días 2, 3 y 4 de febrero de la mano del patrocinador principal Yamaha.

Yamaha, con el claro objetivo de seguir apostando por la ciudad de Barcelona, ciudad con la que comparte diseño, vanguardia, creatividad e innovación volverá a ser patrocinador oficial, por segundo año consecutivo, de uno de los festivales de referencia en Europa en el ámbito de las artes lumínicas.

DESDE 2.099 EUROS

3.087 EUROS

ZONTES C125

El fabricante asiático amplía su catálogo de modelos con la C125. Esta nueva custom estrena un bastidor con basculante de doble brazo, suspensiones convencionales, depósito y asiento. Va equipada con un motor monocilíndrico de 125 cc que rinde 14,7 CV y 13 Nm de par. Su equipamiento dispone de llave de proximidad, 2 tomas USB (A y C) y también de 12V.

http://zontesmotos.es

HUSQVARNA VITPILEN Y SVARTPILEN

La firma sueco-austriaca renueva sus modelos de carretera. Tanto la nueva Vitpilen como la Svartpilen estrenan nuevo chasis multitubular de acero y suspensiones WP, además de nuevas geometrías, nuevo manillar y nuevos motores EU5. El monocilíndrico de 399 cc rinde 45 CV, acoplado a una caja de cambios de embrague asistido Easy Shift. También se ofrecen en cilindrada de 125 cc.

www.husqvarna-motorcycles.com/es-es

Wunderlich

Barras protectoras de motor ULTIMATE – acero inox

Protección de motor ULTIMATE – negro

NUESTRA PASIÓN. PARA SU PLACER DE CONDUCIR.

60/5
DÍAS TEST AÑOS GARANTIA

La confianza en el valor de nuestros componentes es para nosotros lo primero. Por eso, nos complace ofrecerle nuestro paquete libre de preocupaciones Wunderlich 60/5* – 60 días de derecho de devolución y 5 años de garantía. Déjese convencer por nuestros excelentes componentes, piezas y accesorios para su BMW o las motos de aventura de Ducati y Harley-Davidson.

CONVIERTA SUS NECESIDADES EN EL MEJOR REFERENTE. WUNDERLICH. INNOVADOR Y ENFOCADO EN EL CLIENTE.

MOTOREX Oil of Switzerland

MOTORRAD BEST BRAND 2023 Category: Accessoires/Customisation

DISPONIBLE ONLINE Y SU CONCESIONARIO WUNDERLICH

WWW.WUNDERLICH.ES

*Aplicable a productos y componentes propios de Wunderlich que estén correspondientemente señalados en nuestra tienda online.

KAWASAKI Z E1 Y NINJA E1

El comienzo de algo más grande

Uno de los gigantes de la industria japonesa, Kawasaki, lleva tiempo demostrando que apuesta por ser pionero en lo que podría ser el futuro de la descarbonización aplicada a las motos. Sobre la mesa tiene proyectos como las motorizaciones híbridas, de hidrógeno o totalmente eléctricas. Y es de esta última opción de la que hablamos en estas páginas, con el lanzamiento de las nuevas Z E1 y Ninja E1. El futuro empieza ahora.

POR **DOMINGOS JANEIRO** • FOTOS **RUI JORGE / KAWASAKI**

Las dimensiones de la Z E1 son similares a las de una 125 cc, muy compacta

8.450 EUROS

Los tiempos están cambiando. Temas como la sostenibilidad, la descarbonización y la movilidad adquieren una nueva dimensión, y más aún en entornos urbanos. Reconocida como una de las marcas más dinámicas en la búsqueda de la mejor solución para el futuro, Kawasaki se ha adelantado a sus competidores más directos y presenta dos modelos (y no scooter), para un público diferente, joven, preocupado e irreverente, ya sean amantes de las siglas Z o los más deportistas, que sueñan con tener una Ninja en su garaje. Las nuevas E1 han sido desarrolladas para los verdaderos amantes de las dos ruedas, que ahora tienen dos opciones equivalentes a un motor de combustión de 125 cc y que allana el camino del cambio, o como indica el título, el comienzo de algo más grande para Kawasaki, que lanzará dos modelos híbridos en marzo de este año. Además, en la presentación nacional a la prensa especializada, supimos que el proyecto 'hidrógeno' ya está en una fase muy avanzada, con una SSV equipada con esta tecnología que ya está realizando pruebas dinámicas en Estados Unidos. En cuanto a los plazos, todo va a ir muy deprisa a partir de ahora y, para la marca japonesa, el objetivo para 2030 es →

MIRA AQUI EL VÍDEO

https://youtu.be/AKUnpp8-9vw

Las baterías colocadas en el lugar del depósito de combustible es una solución que permite mantener el aspecto tradicional de ambos modelos.

9.050 EUROS

FICHA TÉCNICA KAWASAKI NINJA E1 (Z E1)

Motor	Motor síncrono magnético permanente, refrigerado por aire
Batería	Iones de litio
Potencia	9 kW /12 CV entre 2.600 - 4.000 rpm
Par	40,5 Nm a 1.600 rpm
Limitable	-
Nº Marchas	Automática
Velocidad máxima	n.d.
Chasis	Trellis en tubos de acero
Suspensión delantera	Horquilla telescópica de 41 mm
Suspensión trasera	Amortiguador ajustable en la precarga del muelle
Freno delantero	Disco de 290 mm con pinza de dos pistones, ABS
Freno trasero	Disco de 220 mm, pinza de dos pistones, ABS
Neumático delantero	100/80 - 17"
Neumático trasero	130/70 - 17"
Distancia entre ejes	1.370 mm
Altura asiento	785 mm
Peso declarado	140 kg (135 kg)
Autonomía declarada	72 km
Consumo	49 Wh/km
PVP	9.050 € (Ninja E1) 8.450 € (Z E1)

A1-B

VALORACIÓN KAWASAKI NINJA E1 / Z E1

Diseño	★★★★☆
Prestaciones	★★★☆☆
Comportamiento	★★★☆☆
Suspensiones	★★★☆☆
Frenos	★★★☆☆
Consumo	★★★★☆
Precio	★★★☆☆

muy ambicioso, ya que aspira a una reducción de las emisiones en torno al 55%, hasta llegar a 2035, cuando veremos cero emisiones de CO2 (de los modelos nuevos) y 2050, cuando se busca la neutralidad del carbono. Son objetivos muy ambiciosos que Kawasaki pretende cumplir escrupulosamente.

¿Qué pasa con el hecho de que los vehículos eléctricos sean más caros? Pues bien, en este caso Kawasaki cree que el precio no será un factor determinante en el éxito de ambos modelos, dada la calidad del producto, la seguridad que la marca transmite a sus clientes, y toda la tecnología que incorporan las E1, así como las prestaciones de ambos modelos. Al ser equivalente a un motor de combustión tradicional de 125 cc, la potencia no puede superar los 11 kW, por lo que pueden ser conducidas con el carné A1 y por mayores de 25 años con el carné B (de coche).

TECNOLOGÍA PUNTA

La potencia máxima de las Ninja E1 y Z E1 está fijada en 9 kW y la capacidad de aceleración es absolutamente adictiva. Pero pensando en la mayor polivalencia posible, Kawasaki ha dotado a ambos modelos de dos modos: Road, donde ofrecen la máxima potencia disponible, y Eco, pensado para la máxima autonomía posible en entornos urbanos, donde la capacidad de regeneración de la batería es mayor; así se permite una mayor autonomía, apuntada a 70 km, pero que en realidad, y sin mucho cuidado, acabarás rodando durante unos buenos 60 km. Tras la apariencia "normal" se esconde un complejo escaparate tecnológico, entre el que destaca el innovador modo de asistencia Walk, que permite maniobrar a baja velocidad, tanto hacia delante como hacia atrás, sin sustos ni sobresaltos. Muy importantes son los tiempos de carga y, dado que estos modelos están más orientados al uso en ciudad, la carga entre el 20% y el 85% tarda sólo 1,6 horas para cada una de las baterías que equipan las E1. Las baterías son extraíbles y transportables para cargarlas en casa, por ejemplo; pesan unos 11 kg cada una y se instalan donde está el depósito de combustible habitual. Una buena noticia para los que compren uno de estos modelos en nuestro mercado es que Kawasaki ofrece una toma de corriente instalada en la parte trasera de las motos (instalada por los concesionarios), que permite cargar las dos baterías al mismo tiempo sin tener que desmontarlas; sólo hay que levantar el asiento trasero y enchufar la toma (el sistema se vende como accesorio, pero está disponible como oferta de lanzamiento). De lo contrario, hay que quitar las baterías y cargarlas en casa con un cargador tradicional, o con una elegante caja en la que se enchufan las baterías y se dejan cargando. Sólo hay dos formas de cargar las dos al mismo tiempo: mediante el cargador instalado en la moto o mediante dos cargadores independientes, uno para cada batería, fuera de la moto. De lo contrario, hay que operar primero con una y luego con la otra. Si se utilizan baterías con diferentes niveles de carga, se tendrá limitada la potencia (entrará en modo Eco) hasta que la batería con más carga iguale a la que tiene menos, y entonces →

KAWASAKI HA ADELANTADO A SUS RIVALES Y OFRECE DOS MOTOS (QUE NO SCOOTER) ELÉCTRICAS 100%

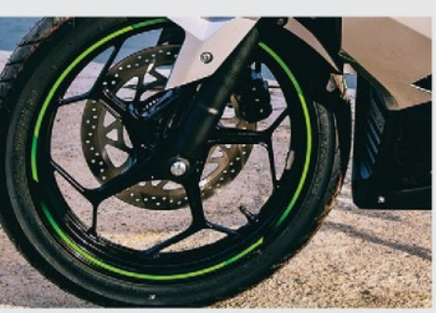
La ubicación de las baterías aprovecha que no hay depósito de combustible ni motor de combustión tradicional.

En el caso de la Z, su estilo dinámico y atrevido encaja a la perfección con el concepto eléctrico y más futurista de Kawasaki. Curiosamente, la empresa japonesa no lo hace en los scooter.

Incluso en los gráficos, Kawasaki ha optado por cierta descripción, para no romper del todo con el diseño tradicional de la Z. Un trabajo muy bien hecho.

La nueva generación de clientes de Kawasaki puede ser ahora más "verde" que nunca, pero sin perder un ápice de carácter o estilo.

El sonido de la transmisión será uno de los pocos que escucharás a los mandos de la Kawasaki eléctrica. Tranquilidad real.



Incluso en nuestras vueltas de karting, pudimos comprobar que los neumáticos IRC son equilibrados, tardan un poco en calentarse pero funcionan bien en seco.

volverán a funcionar juntas. También disponen de función "e-boost" que hace que, pulsando un botón, ofrezca un impulso extra de potencia durante 15 segundos, ayudando a que la velocidad máxima aumente de 64 km/h a 75 km/h en modo Eco y de 88 km/h a 99 km/h en modo Road.

PARTE CICLO Y ACABADOS

Los acabados destacan positivamente, ya que reflejan toda la calidad y saber hacer al que Kawasaki nos tiene acostumbrados en los últimos años. Así que es lógico fijarse en los precios de cada modelo, que en el caso de la Z son 8.450 € y la Ninja 9.050 €. Puede parecer excesivo comparado con sus hermanas (unos 3.500 € más por la Z y unos 3.600 por la Ninja), pero lo cierto es que la tecnología y el precio a pagar por la tecnología y por salvar nuestro planeta justifica cada euro gastado y, dependiendo de los kilómetros que tengas pensado hacer, el retorno llegará tarde o temprano. Una cosa es segura, es una inversión que se amortizará año tras año.

La estructura del chasis, las suspensiones y los frenos son similares a los modelos de 400 cc de Kawasaki, lo que la convierte en una moto con mucho carácter, ligera, fácil de conducir, pero al mismo tiempo muy sencilla, familiar y asequible. La estética resulta familiar, ya que ambos modelos conservan los rasgos característicos de cada familia. La Z es más sencilla, sin concesiones y más juvenil, mientras que la Ninja sigue acelerando el pulso de los más jóvenes. El motor ofrece una potencia máxima de unos 12 CV, sin escobillas y sin caja de cambios, ya que es totalmente automático. La transmisión es por cadena y los neumáticos IRC, con un comportamiento muy honesto tanto en seco como en mojado. Por debajo del 30% de batería pasa al modo Eco y por debajo del 7% al modo "tortuga". Cambiar de modo es sencillo y rápido.

BUENAS PRESTACIONES

A los mandos, enseguida te das cuenta de que se trata de modelos especiales que aportan toda la historia y el ADN deportivo de Kawasaki, pero de una forma cómoda y... silenciosa. Está claro que la parte ciclo es simple, sin complicaciones y para ayudar a mantener los costes bajo control, pero aún así dispone de una horquilla telescópica de 41 mm delante y un monoamortiguador trasero con precarga de muelle ajustable. La puesta a punto de la moto está equilibrada y diseñada para obtener el mejor comportamiento posible en los escenarios más diversos. De la frenada, equilibrada y potente, se encargan un disco de 290 mm con pinza de doble pistón delante y un disco trasero de 220 mm también con pinza de doble pistón. La ergonomía está bien lograda, más erguida y relajada en la Z y con rasgos más deportivos en la Ninja. El panel TFT de 4,3" ofrece toda la información necesaria para controlar el funcionamiento de las nuevas E1, incluido el consumo y la autonomía.

EL SILENCIO MANDA

Para mostrar las nuevas motos eléctricas de Kawasaki, la marca reunió a la prensa nacional en la orilla izquierda del río Tajo, centrándose en la experiencia de conducir la Z en carretera y la Ninja en unas agradables vueltas en un karting. Lo que podemos constatar es que fueron kilómetros de pura diversión, en un silencio casi total, sólo roto por el sonido de la transmisión, pero al que te acostumbras muy rápidamente, sin generar malos pensamientos por la ausencia de ruido. El peso se siente muy ligero, entre otras cosas porque las E1 son muy ágiles y divertidas de conducir, con una altura libre al suelo muy baja y un peso que no se complica la vida (140 kg en la Ninja y 135 kg en la Z). ¿Tendría alguno de estos modelos en mi garaje? Sí, sin ningún problema ni temor. Ambos modelos ya están disponibles en los concesionarios en un único color. ■

VALORACIÓN SUPERSOCO VMOTO F01

Diseño	★★★★☆
Prestaciones	★★★☆☆
Comportamiento	★★★☆☆
Suspensiones	★★★☆☆
Frenos	★★★★☆
Consumo	★★★☆☆
Precio	★★★☆☆

Motor eléctrico de 5 CV integrado en la rueda trasera

FICHA TÉCNICA SUPERSOCO VMOTO F01

Motor	Eléctrico
Cilindrada	Equivalente a 125 cc
Potencia	5 CV
Par	n.d.
Limitable	-
Nº Marchas	automático
Velocidad máxima	80 km/h
Chasis	Estructura tubular en acero
Suspensión delantera	Horquilla convencional
Suspensión trasera	Monoamortiguador
Freno delantero	Disco, sistema CBS
Freno trasero	Disco, sistema CBS
Neumático delantero	90/80 - 16
Neumático trasero	90/90 - 14
Distancia entre ejes	1.330 mm
Altura asiento	n.d.
Peso declarado	92 kg (120 kg con batería)
Depósito	-
Consumo	60 km carga completa
PVP	Desde 3.389 €

DESDE 3.389 EUROS

SUPERSOCO VMOTO F01

Buen ciudadano

Llevamos un tiempo en el que valorar la compra entre un scooter convencional y un eléctrico no tiene razón de ser en lo que atañe al precio. Pero ojo, porque llega este Super Soco con la intención de hacer ver que su compra es una alternativa real para moverse dentro de la ciudad con el mínimo gasto posible y, además, dejando "huella cero" en el medio ambiente. Fácil y asequible. Un buen urbanita.

POR **LUIS LÓPEZ LOZANO** • FOTOS **ISRAEL GARDYN**

El paso del tiempo aporta sabiduría para enfrentarse a los problemas del presente y futuro con la experiencia del pasado. Esto, que resulta tan sencillo de entender, no siempre se cumple, por mucho que la raza humana se sienta superior al resto de seres vivos. Valga como ejemplo el hecho de que las ciudades se encuentran cada vez más congestionadas, con un aire irrespirable y, mientras tanto, se han estado vendiendo vehículos altamente contaminantes favoreciendo, además, procesos judiciales contra marcas que se han saltado "a la torera" las sucesivas normativas Euro desde décadas.

Entre todo este maremágnum de incredulidad, negando la mayor y obviando el espíritu de la Ley que, en teoría, es igual para todos, una brizna de esperanza se abre para favorecer la movilidad urbana personal; ya lo llevan haciendo desde antiguo las motos, antes con motores humeantes, ahora con otros más acordes bajo la norma Euro5. Sin embargo, los scooter eléctricos llegan para aportar la solución perfecta y aunar sencillez, limpieza, fluidez del tráfico rodado y, tal vez con el tiempo, un precio competitivo.

En realidad, y ante la solución aportada por el Super Soco VMoto F01, tal vez el futuro ya se encuentre entre nosotros. Sea como fuere, el vehículo o la solución para que la moto, entendida como tal, sea viable, tiene que responder a una serie de requisitos y necesidades que debe cumplir el aparato en sí. Veamos si los cumple.

SENCILLEZ

Uno de dichos requisitos es indispensable: debe ser necesariamente sencillo en cualquier sentido, y este Super Soco lo es; algo que ligado a la movilidad urbana resulta tan imprescindible como frustrante llegado el caso de tener que abandonar la urbe para afrontar vías de extrarradio. Hemos de tener en cuenta que se →

trata de un vehículo que se ha homologado como equivalente a un scooter de 125 cc, pero que en realidad se encuentra algo lejos de esas capacidades, en cuanto a rendimiento se refiere. De hecho, y para aquellos que han vivido la década de los años 80 y 90 cerca de una moto o scooter de 75 cc, es más parecido a esto que a cualquier otro 125 con motor 4T de explosión contemporáneo.

Por tanto, es un scooter eléctrico que cumple con lo requerido hoy día en vías urbanas, pero que difícilmente podrá salir a carretera abierta al no poder superar los 80 km/h indicados en su display LCD. Y ya que hablamos de la instrumentación, resulta curioso encontrarte con un vehículo de estas características que no ofrezca un reloj horario como parte de la información ofrecida en el cuadro... Una carencia extraña, sin duda.

Tal vez no sea más que un indicativo de la sencillez que domina el conjunto, aunque creo que en esta ocasión se ha pecado por defecto. Ya no se trata de no ofrecer conectividad con el teléfono móvil, sino de saber si llegas en hora a la cita, por ejemplo.

En favor de lo básico dispone de una forma libre de complicaciones para cargar la batería del scooter, bien sin desmontar la batería, o quitándola para portarla hasta el punto de luz más próximo. En este caso, piensa que su peso es de 18 kg y que, con el cargador suministrado que puedes llevar justo encima de la propia batería, cable de corriente incluido, apenas tardarás 3,5 horas para tenerla totalmente lista. Así podrás rodar durante unos 60 kilómetros a ritmo urbano convencional, un poco más más si decides hacerlo en modo Eco, ya que los tres disponibles lo que consiguen es limitar la velocidad máxima sin afectar, en ningún momento, a la retención, que tampoco dispone de recarga en dicho proceso.

Se trata de un acumulador de litio de 60V y 45Ah suministrado por un fabricante externo. Lo que sí es de cosecha propia es el motor, que se monta integrado en la rueda trasera de 14" (la delantera es de 16"), ofreciendo una potencia pico de 3,5 kW, o lo que es igual, unos 5 CV. La sencillez llega también al apartado de frenos, que se componen de un disco

RIVAL

TORROT MUVI EXECUTIVE

Homologado como ciclomotor con velocidad máxima de 45 km/h, puede pilotarse desde los 15 años. Las llantas de 16" y la configuración general le acercan al F01.

Motor	Eléctrico, automático
Cilindrada	-
Potencia	3,6 CV
Par	n.d.
Peso	85 kg (96 kg con 2 baterías)
PVP	3.660 €

La opinión del probador

Sin llegar a las prestaciones de un scooter 125 convencional, al menos ofrece una agilidad y limpieza de uso extremas para moverte en cualquier ciudad con total sencillez.

El display LCD muestra la información en blanco sobre fondo negro. Se echa en falta un reloj horario.

La frenada acompaña a la sencillez del conjunto, aunque no hay queja alguna en cuanto a su particular rendimiento.

La llave convencional plana viene acompañada por un mando que ayuda a localizar el scooter mediante señales luminosas y acústicas.

La batería es fácilmente extraíble. Así, la recarga puede realizarse tanto montada en el scooter como en cualquier punto de luz convencional.

por eje y sistema CBS. No hay mucho peso en juego y, tal vez por ello, la frenada no se ve comprometida, siendo el tacto y mordiente más que suficientes para aportar confianza.

PROTECCIÓN

Son varios los detalles que llaman la atención en este scooter eléctrico. Uno de ellos es la disposición de marcha atrás, que tiene en el mismo botón de arranque, una vez sitúas el scooter en "modo despegue"; de hecho, no tienes opción a moverlo con el bombín en posición Off, ya que el F01 comienza a quejarse bloqueando la rueda trasera y emitiendo un pitido a modo de alarma. Y del mismo modo que se autoprotege de los amigos de lo ajeno, también lo hace de las posibles raspaduras laterales mediante las protuberantes barras o tubos del chasis situados a la altura de la plataforma: antes de que los desperfectos lleguen a la carrocería o incluso a tus pies, el propio chasis velará por la integridad tuya y la del scooter.

Una vez en marcha, es el modo "full power" el más indicado de los disponibles para moverte de manera segura, saliendo de un semáforo o mientras intentas colocarte el primero de la fila para arrancar. Aquí no es especialmente veloz, pero sí lo suficientemente contundente como para no tardar demasiado en reaccionar, dejando atrás posibles problemas con otros conductores. Sobre el asiento te encuentras cómodo y la plataforma plana ayuda mucho a esa sensación de bienestar y tranquilidad. Gira en muy poco espacio y no es alto precisamente, pese a su llanta delantera de 16", lo que le permite pasar por los baches con mayores garantías que las ofrecidas por unas suspensiones también muy sencillas. Por último, el abordaje de vías fuera de la ciudad será necesariamente corto en busca de la máxima seguridad, entre otros aspectos para no quedarte sin batería en un lapso reducido de tiempo. ■

CONCLUSIÓN

Quien busque en este scooter la solución a sus problemas de movilidad urbana, incluso sin tener carnet de moto y sí de coche convalidado, acertará siempre que tenga muy claro el hecho de que por prestaciones y condiciones generales, no será el vehículo adecuado para afrontar vías de extrarradio. Fácil, cómodo y ligero, se cuela como un ratón entre la vorágine del tráfico más disparatado en hora punta. El precio ya comienza a ser asumible y comparable con un modelo de explosión.

ROYAL ENFIELD HNTR 350

Libre de estrés

Guste más o menos, lo 'retro' está de moda. Y somos muchos los nostálgicos que nos dejamos llevar por motos como esta 'Hunter' 350, capaces de evocar recuerdos lejanos de tiempos pasados pero, a la vez, atraer a un público más joven con interés por acercarse a modelos de corte clásico. Sea por lo que fuere, lo 'vintage' vende y atrae a un nicho de mercado motivado en gran parte por su apariencia, más que por el rendimiento en sí mismo.

POR **LUIS LÓPEZ LOZANO** · FOTOS **ISRAEL GARDYN**

4.187 EUROS

VALORACIÓN	ROYAL ENFIELD HNTR 350
Diseño	★★★★☆
Prestaciones	★★☆☆☆
Comportamiento	★★★☆☆
Suspensiones	★★☆☆☆
Frenos	★★☆☆☆
Consumo	★★★★☆
Precio	★★☆☆☆

Hay ocasiones en las que la nostalgia me puede y comienzo a reflejar sobre el papel mis experiencias más lejanas... en gran parte motivado por motos como la que acompaña a este texto. Todos sabemos que Royal Enfield es una marca que pone el foco en modelos de corte eminentemente clásico, pero claro, incluso cuando aporta un toque de aire fresco gracias, en esta ocasión, a unos colores y gráficas juveniles, hay quien afirma aquello de "aunque la mona se vista de seda, mona se queda"; pero no, no me interpretes mal el comentario porque no se trata de nada despectivo, sino de contextualizar a una moto tan inmersa en el pasado como identificada con el presente. Así de fácil y así de erevesado.

La Royal Enfield HNTR 350 ('Hunter', para los amigos) ha comenzado su andadura, sin embargo, no sin algún traspiés, porque de entrada su denominación iba más allá de una mera agrupación de letras: comenzó denominándose Hunter (en grafía escrita) para, por derechos encontrados, quedarse con las consonantes de la palabra inglesa (aunque se la conozca, al menos en nuestro mercado, sí, como 'Hunter'). →

FICHA TÉCNICA | ROYAL ENFIELD HNTR 350

Motor	Monocilíndrico, 2v, refrig. líquida
Cilindrada	349 cc
Potencia	20 CV a 6.100 rpm
Par	27 Nm a 4.000 rpm
Limitable	-
Nº Marchas	5 relaciones
Velocidad máxima	110 km/h
Chasis	Estructura tubular en acero
Suspensión delantera	Horquilla convencional, barras de 41 mm,
Suspensión trasera	2 amortiguadores
Freno delantero	Disco de 300 mm, pinzas de 2 pistones
Freno trasero	Disco de 270 mm, pinza de un pistón
Neumático delantero	100/90 - 19
Neumático trasero	120/80 - 18
Distancia entre ejes	1.390 mm
Altura asiento	790 mm
Peso declarado	195 kg
Capacidad depósito	13 litros
Consumo	3,1 l/100 km
PVP	4.187 €

La opinión del probador

Por su precio de venta esperaba un producto algo más elaborado y mejor preparado para moverse dentro de la ciudad, pero también por el extrarradio y para esto último se echa en falta un punto extra.

Así pues, se trata de una naked de estilo retro pero apariencia y trazos juveniles, ya que pretende llegar a todo tipo de público y, visto lo visto, la verdad es que lo hace muy bien en este particular, aunque puede que no tanto en el ámbito prestacional. Lo cierto es que el público que accede a la moto con el carnet A2 suele ser de corta edad, más o menos, pero en cambio al entusiasta de la moto clásica se le conoce por peinar canas. Es la dualidad de la que te hablaba antes: querer llegar a todo tipo de público sin defraudar a nadie. Enorme reto.

SENCILLEZ MECÁNICA

Una moto de estilo retro y precio pretendidamente ajustado lo tiene más o menos fácil para triunfar, ya que no necesita grandes aditamentos tecnológicos para atraer la atención. En cambio, aquí vemos elementos muy contemporáneos como la iluminación LED, excepto el faro delantero, las llantas de aluminio o un enorme disco delantero; eso sí, uno solo. Pero claro, la horquilla es convencional, nada de barras invertidas o ajustes para tu tipo de conducción y peso, mientras que atrás domina la pareja de amortiguadores que evita un más complejo sistema progresivo mediante bieletas montadas en un sofisticado basculante de aluminio... Nada de eso. Y ojo, porque cada pieza forma parte de su innegable encanto.

DEDICADA A CORAZONES NOSTÁLGICOS Y AMANTES DE LO RETRO

Ahora bien, profundizando en su mecánica, no se trata precisamente de una trotamundos, sino de una urbana plena y confesa. El monocilíndrico profusamente aleteado, cuyas ranuras alcanzan incluso la zona superior del cárter, apenas ofrece una potencia de 20 CV a un más que conservador régimen de 6.100 vueltas. Esto indica dos aspectos fundamentales de su carácter: por un lado, se trata de un propulsor prácticamente irrompible dado lo poco apretado de su configuración, mientras que por otro está la realidad de unas prestaciones suficientes para moverte en ambientes urbanos, pero justas para hacer lo propio por vías interurbanas.

Por tanto, la sencillez mecánica de la que hace gala tiene sus pros y contras, siendo tú el que dilucide si es o no para ti una moto de estas características. Por poner otros ejemplos, la instrumentación recuerda a la empleada en otros modelos de la marca, con información analógica y digital compartida en dos esferas, la más pequeña preparada para servirte como navegador "paso a paso" (giro a giro) por sencillas indicaciones mediante flechas de dirección, función no incluida en nuestra unidad de prueba. Si perteneces a la generación que demanda una conexión lo más global y permanente posible, olvídate aquí de ello. Esto es otro mundo y no mira hacia el futuro en este sentido, sino en otro más clásico, diría que incluso amable con el conductor de toda la vida que pretende arrancar, moverse de un lado a otro sin prisa pero evitando en lo posible los atascos del día a día, para llegar al destino sin la imperiosa necesidad de mirar el teléfono.

Si dispone de una toma USB para cargar en plena marcha o, si lo prefieres, para llevar con corriente constante un navegador en su correspondiente soporte que deberás adaptar tú mismo, pero no hay muchas más concesiones a la conectividad más allá de ésta. El resto es, simplemente, puro motociclismo de siempre.

ACCIÓN SIN TENSIÓN

Podría decirse que dicha conducción de toda la vida es, más o menos, eso mismo: acción sin tensión. Pues bien, es lo que le encaja como un guante a la HNTR 350. Como digo, los 20 CV no dan para mucho más que moverte de una punta a otra de la ciudad sintiendo cada pistonada entre las →

La mecánica es muy sencilla, con motor monocilíndrico refrigerado por aire y cambio de 5 relaciones.

Las dimensiones del único disco delantero no se ven reflejadas una vez en marcha, tal vez por el peso del conjunto.

El asiento, sus formas y tapizado, recuerda a las motos del pasado siglo. Muy logrado en estética y confort.

La plancha cubrecárter te permite respirar tranquilo si tienes que rodar sobre asfaltos con piedra suelta en zonas de obras, por ejemplo.

Tiene el espacio justo para un pasajero, aunque mejor rodar en solitario

Las piñas aportan un toque clásico excelente, siendo sencillas y funcionales al tiempo.

La única esfera aporta información analógica y digital. Puede complementarse con otra más pequeña a modo de "tripper" o navegador por giros.

EQUIPAMIENTO
CASCO **BELL RACE STAR FLEX**
CHAQUETA **HALVARSSONS MORA**
PANTALÓN **SPIDI FURIOUS PRO**
GUANTES **ALPINESTARS JET ROAD V2 GORE TEX**
BOTAS **RST AXIOM**

piernas. De hecho, es la conducción que pide a gritos constantemente, evitando estirar cada marcha y, con más razón, la primera de ellas: cada arrancada viene acompañada de una inmediata subida a segunda; el simple hecho de hacer otra cosa apenas trae como resultado una ración extra de vibraciones, un apretón al motor que no merece la pena y un consumo que sube sin razón de ser.

Una vez tienes claro que esta "tres y medio" fomenta la movilidad libre de estrés, todo se convierte en más agradable a tu alrededor. Por ejemplo, ya no requieres de la acción del único disco delantero en fuertes frenadas porque tu velocidad de rodaje no la exige, mientras que los giros cerrados casi a velocidad de ralentí son más adecuados de practicar en segunda que engranando la primera velocidad de su cambio de 5 velocidades; sí, como ves, otro indicador más de que su espíritu clásico predomina más que la vertiente moderna.

Si debes salir a carretera, has de ser consciente de que velocidades superiores a 80 km/h implican forzar el motor de manera deliberada, haciéndolo girar a un régimen por encima de su rendimiento estandarizado y en aras de alcanzar una punta que apenas rebasa los 110 km/h, en condiciones favorables. Sin duda las autovías de circunvalación no son su lugar favorito y, llegado el caso de abordarlas, mejor hacerlo con la paciencia anteriormente mencionada. Busca una tranquila ruta (con curvas, si lo deseas) y un buen paisaje que admirar mientras paseas calmadamente, donde el estrés no tenga hueco para entrar. ■

CONCLUSIÓN

Me considero defensor de lo clásico simplemente por principios, pero siempre que venga acompañado de debida ración de contemporaneidad que aporte seguridad y confianza en el producto, bajo los estándares requeridos hoy día. En este sentido encuentro alguna que otra laguna en una moto de la que esperaba más en este sentido, ya que lo retro resulta evidente y muy conseguido, por otra parte. Aunque el precio no acompaña.

RIVALES

TRIUMPH SPEED 400

Es la nueva apuesta británica para usuarios con carnet A2, más completa, equipada y potente que nuestra protagonista... y más cara, pero en realidad merece la pena si te vas a mover también fuera de tu ciudad.

Motor	Monocilíndrico, 4v, refrig. líq.
Cilindrada	398 cc
Potencia	40 CV a 8.000 rpm
Par	37,5 Nm a 6.500 rpm
Peso	170 kg
PVP	5.395 €

ZONTES GK 350

En China han cogido bien el aire a las motos retro. En este caso se apuesta por un toque scrambler añadido, pero con equipamiento y mecánica muy por encima. Atención a sus habituales ofertas.

Motor	Monocilíndrico, 4v, refrig. líq.
Cilindrada	348 cc
Potencia	39 CV a 9.500 rpm
Par	32,8 Nm a 7.500 rpm
Peso	188 kg
PVP	4.587 €

YAMAHA TRACER9 GT+

Tecnología de seguridad y confort

Deportiva como siempre y más segura que nunca. Es la mejor manera de describir la Yamaha Tracer 9 GT+ en pocas palabras. Una descripción simplista, tal vez, pero es el resumen perfecto de una prueba supercompleta de más de 4.000 kilómetros, que incluyó una participación en una prueba de largo recorrido (el 25º Lés-a-Lés de Portugal), y muchos viajes, por todo tipo de carreteras, de condiciones y ritmos..., especialmente rápidos.

POR **PAULO RIBEIRO** • FOTOS **DELFINA SORDO, PAULO MINISTRO Y ALBERTO PIRES**

Una de las mejores y más cómodas **ruteras** del mercado. **Placer** de conducción absoluto en rutas largas

FICHA TÉCNICA YAMAHA TRACER 9 GT+

Motor	Tres cilindros en línea, refrigeración líquida, DOHC, 12v
Cilindrada	890 cc
Potencia	119 CV a 10.000 rpm
Par	93 Nm a 7.000 rpm
Limitable	No
Nº Marchas	6 velocidades
Velocidad máxima	+200 km/h
Chasis	Doble viga Deltabox en aluminio fundido con subchasis en tubos de acero
Suspensión delantera	Horquilla telescópica invertida KYB, barras de 43 mm, rec. de 130 mm. Regulable manualmente en precarga y ajuste electrónico automático de compresión y extensión
Suspensión trasera	Monoamortiguador KYB, rec. de 137 mm. Ajustable manualmente en precarga y regulación electrónica en compresión y extensión
Freno delantero	Dos discos de 298 mm, pinzas radiales Brembo de 4 pistones y bomba radial. ABS *cornering*
Freno trasero	Disco de 267 mm, com pinza Brembo de pistón simple
Neumático delantero	120/70 - 17"
Neumático trasero	180/55 - 17"
Distancia entre ejes	1.500 mm
Altura asiento	820 a 835 mm
Peso declarado	223 kg
Capacidad depósito	18,7 litros
Consumo	5,0 l/100 km
PVP	desde 17.199 €

VALORACIÓN YAMAHA TRACER 9 GT+

Diseño	★★★☆☆
Prestaciones	★★★★☆
Comportamiento	★★★★☆
Suspensiones	★★★★☆
Frenos	★★★★☆
Consumo	★★★★☆
Precio	★★★☆☆

DESDE 17.199 EUROS

MIRA AQUI EL VÍDEO

https://youtu.be/6v4jN3V2j5M

El ajuste manual de la precarga de la suspensión es fácil en ambos ejes, especialmente en el trasero, donde hay un grifo accesible.

La posición más baja del escape refuerza el sonido del motor tricilíndrico, con un tono fuerte pero nada molesto, incluso en viajes largos.

El panel TFT de 7" es una de las novedades más visibles, sustituyendo a las poco simpáticas ventanas partidas anteriores. Garantiza la conectividad y la navegación.

Más ágil que una maxi-trail, más versátil que una tourer y más cómoda que una moto deportiva. Quizá esa sea una definición más amplia para la mayor de las Tracer, nacida en 2015 y profundamente renovada desde entonces. Ha ganado en versatilidad y facilidad, sin perder el alma deportiva del bloque CP3, dejando la brutal irreverencia del 'Lado Oscuro de Japón' para la naked MT-09. Un refinamiento que no era (ni es...) sinónimo de apatía dinámica; más bien todo lo contrario. Al fin y al cabo, como rezaba un famoso anuncio, "¿De qué sirve la potencia sin control?".

Este ha sido uno de los principales principios que han guiado el trabajo de los técnicos japoneses en el desarrollo de la Tracer 9 GT+ para 2023. El signo '+' representa un 'plus' en eficiencia, seguridad y confort conseguido gracias a la electrónica. No sólo las conocidas suspensiones KADS (KYB *Actimatic Damper System*), sino sobre todo el innovador radar de ondas milimétricas. Una primicia en la gama del fabricante, que junto con la Unidad de Medición Inercial (IMU) de 6 ejes ha creado una máquina realmente nueva. Con control de crucero adaptativo y frenada de emergencia controlada por radar, una primicia absoluta en el mundo de las dos ruedas.

EL JUEGO DE LAS DIFERENCIAS

Si a primera vista la Tracer 9 GT+ es exactamente igual que la versión 2021 –sólo son nuevas las decoraciones bicolor *Icon Performance* y *Grey Power*–, las diferencias comienzan en el momento en que te subes al asiento retapizado, con una tapicería de gran clase y costuras que insinúan un mayor confort. El nuevo salpicadero TFT de 7" sustituye a las poco confortables pantallas separadas de 3,5", ofreciendo una excelente visibilidad y buena legibilidad; y, no menos importante, está bien organizada, con una disposición muy intuitiva de la información en un menú lógico. La facilidad de uso también está garantizada por los controles centrados en el pulgar izquierdo; botones de nuevo diseño, táctiles y retroiluminados, incluido el joystick que permite elegir y validar la mayoría de las funciones de forma muy intuitiva. Un panel de conectividad te permite realizar y responder llamadas o escuchar mensajes, así como guardar datos del trayecto y controlar la moto a través de la *app My Ride*. Además, con la aplicación *Garmin Motorize* puedes utilizar la pantalla como un gran GPS. Nosotros no pudimos probarla porque requiere una suscripción específica. Pero lo que realmente destaca es la facilidad de uso en el puesto de mando, desde la pantalla, que puede ajustarse fácilmente en cuatro posi-

ESTA NUEVA VERSIÓN HA GANADO EN FACILIDAD DE CONDUCCIÓN Y POLIVALENCIA

Con medias de depósito que oscilan entre 4,1 y 6,5 l/100 km (a un ritmo muy rápido en autopista), la media final fue de casi 5 l/100 km.

ciones y 40 mm con una sola mano, hasta el interruptor que controla los modos de conducción y el control de crucero, tan sencillo como eficaz, que permite aumentar o reducir la velocidad establecida en intervalos de 1 o 10 km/h.

SEGURIDAD EFICAZ

Aquí es donde entra en juego la primera gran novedad de la Tracer 9 GT+. El control de crucero adaptativo, posible gracias al radar de ondas milimétricas que detecta los objetos que aparecen delante de la moto. En breve, una vez activado el control de crucero, el sistema regula automáticamente la velocidad en función de la distancia al vehículo que circula delante. Puede ajustarse a cuatro niveles de distancia y, cuando se alcanza la distancia recomendada, reduce la velocidad frenando si es necesario.

La elección de la distancia, reflejada gráficamente en la parte izquierda del salpicadero con cuatro guiones en forma de coche, se realiza mediante el botón situado en el lugar habitual para el destello de las luces largas. A continuación, la velocidad se reduce automáticamente, pero si se desea adelantar al vehículo, basta con cambiar de carril y, sin tocar el acelerador, recupera la velocidad preestablecida.

Esto supone una gran ventaja en términos de seguridad y comodidad, y se combina con la unidad de medición inercial (IMU) de seis ejes y la reducción de la velocidad en las curvas. Así, cuando se pilota con el control de crucero activo, la velocidad se controla en función de la pendiente, lo que garantiza una vez más una mayor seguridad. La IMU aporta muchas otras ventajas, entre las que destaca la mayor iluminación que ofrece el completo equipamiento LED, gracias a las luces que se encienden para iluminar mejor el interior de las curvas.

Mandos retroiluminados con una excelente ergonomía, especialmente el pequeño joystick que permite controlar fácilmente un menú intuitivo y bien diseñado.

La colocación de la toma USB justo debajo del salpicadero garantiza una carga fácil del teléfono móvil, con espacio suficiente para fijarlo al manillar.

El ajuste manual (en 4 posiciones y 40 mm) de la pantalla de buen tamaño sigue siendo imprescindible para los que desean más protección aerodinámica.

Volvamos a la electrónica para abordar el capítulo de la frenada, con enorme potencia y excelente tacto del conjunto Brembo que no prescinde de la ayuda de una bomba de accionamiento radial. Sin embargo, al principio se mostró menos sensible de lo deseado, requiriendo conocimiento y experiencia para utilizarla en medio de cualquier curva. Y, por supuesto, siempre con el ABS en curva para ayudar.

Por otro lado, está el Sistema de Frenado Unificado, que aumenta la fuerza de frenada cuando calcula que no se está ejerciendo suficiente presión para evitar un obstáculo, y la distribuye entre los dos ejes, aumentando la estabilidad en casos extremos. En condiciones más "normales", también distribuye parte de la fuerza de frenado a la parte trasera cuando usas la maneta.

SUAVIDAD ENÉRGICA DEL CP3

Sin grandes cambios, el motor CP3 sólo ha sufrido ligeros retoques electrónicos que lo hacen más lineal y enérgico. Se siente más fuerte desde revoluciones más bajas, pero también es más suave y fácil de usar. Y siempre con un sonido muy excitante (pero no ruidoso) gracias a la posición más baja del escape. Dispone de cuatro modos de uso, desde el Street, con un comportamiento vivo pero sin demasiada exageración, que contribuye a economizar un poco y a reducir la fatiga en viajes largos, hasta el Sport, con una respuesta más inmediata para grandes subidas de adrenalina. En el otro extremo del espectro está el modo Rain, con potencia limitada a 100 CV, que permite una conducción muy tranquila e incluso da la impresión de un funcionamiento más preciso y suave del cambio *Quickshift*.

Por supuesto, la Tracer 9 GT+ también ofrece la posibilidad de personalizar completamente todos los parámetros de intervención en el modo Custom. Esto incluye el antiwheelie, el control de deslizamiento o las suspensiones electrónicas semiactivas KADS (KYB *Actimatic Damper System*). Una explicación teórica de cómo funciona sería bas-

EL RADAR ACTÚA EN FRENADAS Y EN EL CONTROL DE CRUCERO

El control de crucero adaptativo es una novedad que aumenta la seguridad y el confort

A pesar de su buena capacidad (30 litros), fácil colocación y diseño aerodinámico, las bolsas laterales permiten guardar un casco, pero tienen una forma poco práctica que aconseja comprar las bolsas interiores para aprovechar mejor el espacio.

tante exigente, pero es más sencillo darse cuenta de que la amortiguación se adapta automáticamente en función de las necesidades y exigencias de cada milisegundo. Esto garantiza la máxima eficacia y confort en todo momento. Funcionando de forma más suave y progresiva en el modo Rain, la constante de amortiguación cambia cuando se eligen los otros modos. Especialmente en Sport, donde la respuesta tanto en compresión como en extensión es mucho más rápida, aumentando la dureza al mismo tiempo que la eficacia deportiva. La suspensión electrónica ofrece un excelente tacto de la carretera, sin filtrar en exceso el estado del asfalto y ofreciendo una óptima lectura del estado de la superficie, además de contribuir a una gran agilidad y facilidad de paso por curva. Bien adaptada a la filosofía de una deportiva con capacidades de turismo (y no al revés...) se acompaña de una altura libre al suelo muy baja, lo que aconseja extremar la precaución al subir o bajar bordillos, así como al abandonar carreteras asfaltadas.

QUICKSHIFT REVOLUCIONARIO

Una vez más, volvemos a la electrónica, que es lo que más ha evolucionado, para hablar de la 3ª generación del *Quickshift*, con cambios significativos y una conducción muy suave y precisa en ambas direcciones. Pero además, el renovado QS permite subir una marcha incluso cuando el motor no está acelerando, bajando el régimen de funcionamiento sin reducir la velocidad de conducción. Por otro lado, cuando estás adelantando y necesitas aumentar la velocidad, puedes reducir una o dos marchas sin cortar gas. El selector es un poco más difícil de manejar, pero nada complicado. Además, siempre puedes utilizar el embrague, que, a pesar de ser de cable, es muy suave, excelente cuando se utiliza una caja de cambios muy untuosa y precisa.

Para entender cómo funciona en condiciones extremas a baja velocidad y cambios bruscos de ritmo, acudimos al Gran Premio Internacional del Duero, un simulacro extremo de utilización urbana realizado en una prueba del calendario nacional de ciclismo profesional; y donde se pudo comprobar por qué es una de las favoritas de las grandes Vueltas Internacionales. El funcionamiento a baja velocidad es sencillo y muy suave, con una aceleración lineal y sin grandes sacudidas, lo que confirma la gran versatilidad de la renovada Tracer 9 GT+.

En resumen, la Yamaha Tracer 9 GT+ es la elección perfecta para un uso versátil durante todo el año, en las carreteras más diversas y en todas las situaciones. Incluidas las especialmente exigentes condiciones meteorológicas que rodearon el Lésa-Lés, donde quedó patente la seguridad que proporcionan los sistemas electrónicos de seguridad, sin sufrir ni un solo susto. Lo mismo ocurrió en la última jornada y en la vuelta a casa, con altas temperaturas, pudiendo extraer todo el potencial del chasis de aluminio doblemente reforzado. El alto nivel de rigor en carretera estuvo siempre bien correspondido por la suspensión electrónica, contribuyendo a un confort que permitió tiradas entre repostajes de unos 300 km. ■

LOS 25 SCOOTERS MÁS VENDIDOS

Los mejores de la clase

El segmento scooter desborda ventas y matriculaciones en nuestro país desde hace años. Polivalencia, facilidad de conducción y precio son denominadores comunes para muchos de ellos, mayoritariamente los convalidables para carnet de coche. Este dossier muestra los 25 más vendidos del año pasado, piezas clave de la movilidad urbana y deportiva: por algo será.

POR **JESSE MACH** • FOTOS **FABRICANTES**

Piaggio
Medley 125

Kymco
Agility S
125 ABS

SYM
Symphony 125

Yamaha
NMAX 125

25 scooter +vendidos

La pantalla de instrumentos LCD muestra toda la info necesaria. Podía ser a color, pero al menos está muy conectada al smartphone.

YAMAHA

NMAX 125

El NMAX aterrizó en el mercado en 2015 como la respuesta de Yamaha a su rival natural, el Honda PCX. El objetivo pasaba por ofrecer un scooter urbano low-cost con calidad y tecnología suficientes como para ser una alternativa real y competitiva en el día a día. Siete años después hay que dar la razón a la firma de los diapasones ya que se ha establecido entre los cuatro modelos más vendidos. Argumentos no le faltan: imagen sport, motor Blue Core, culata de 4 válvulas, distribución variable, control de tracción, hueco para un casco integral, sistema start & stop, llave de proximidad, instrumentación LCD, conectividad Bluetooth y 2,2 l/100 km de consumo declarado. Está disponible en blanco, azul y gris.

Motor	monocilíndrico, SOHC, 4v, refrig. líquida
Cilindrada	125 cc
Potencia	12,2 CV a 8.000 rpm
Par	11,2 Nm a 6.000 rpm
Peso	131 kg

Motor	monocilíndrico, SOHC, 4v, refrig. líquida
Cilindrada	124 cc
Potencia	12 CV a 8.000 rpm
Par	11 Nm a 6.250 rpm
Peso	166 kg

Debajo del asiento hay hueco suficiente para albergar dos cascos integrales.

X-MAX 125

El XMAX es todo un clásico de los scooter deportivos desde su lanzamiento en 2005 y el escalón de acceso a la familia MAX (compuesta por cuatro cilindradas), que siempre se ha mostrado como un referente de su categoría por sus excelentes prestaciones y comportamiento. Es uno de los 125 cc más caros, pero sus ventas le reafirman como uno de los más deseados. La última generación destaca por su motor con sistema VVA de distribución variable, control de tracción desconectable, toma de corriente 12V, instrumentación LCD, llave de proximidad, parabrisas regulable, iluminación LED y hueco bajo-asiento con capacidad para dos cascos integrales. Además de la versión estándar se comercializa la Tech MAX (400 € más cara) que destaca por sus mejores acabados y terminación (color, acolchado, tapizado, asiento, etc).

HONDA

PCX 125

El scooter Honda más vendido de nuestro país en lo que va de año debutó en el catálogo en 2010. La última generación PCX llegó en 2021 aprovechando la adaptación a la normativa Euro 5, exhibiendo unas mejoras que lo hacen imbatible en relación calidad-precio: chasis de acero aligerado, sistema Idling-Stop (apaga el motor si permaneces detenido 3 segundos y vuelve a encenderlo cuando accionas el acelerador para ahorrar combustible), iluminación full-LED, consumo de 2,1 l/100 km, llantas de 14", instrumentación LCD, hueco para un casco integral, ABS, toma de corriente, centro de gravedad bajo, amplio radio de giro y depósito de gasolina en el túnel central. Con un consumo reducido y unas prestaciones más que suficientes, tiene todo lo que se puede necesitar en el día a día.

3.325 EUROS

La pantalla LCD panorámica muestra toda la información del PCX. El manillar le otorga mucha comodidad

Eficiente y equipado, buena solución para moverse por ciudad

Motor	monocilíndrico, SOHC, 4v, refrig. líquida
Cilindrada	125 cc
Potencia	12,3 CV a 8.750 rpm
Par	11,8 Nm a 6.500 rpm
Peso	130 kg

A la venta en 5 colores, incluyendo este bonito verde

4.089 EUROS

Motor	monocilíndrico, SOHC, 4v, refrig. líquida
Cilindrada	124,5 cc
Potencia	13 CV a 8.250 rpm
Par	12 Nm a 6.500 rpm
Peso	137 kg

SH 125i

El buque insignia de los scooter rueda alta en nuestro país tiene nombre propio desde 1984: Honda Scoopy. Con un millón de unidades matriculadas desde entonces, siempre está en el top 3 de la marca a final de año. Actualmente hablamos de la sexta generación, con una última renovación recibida en 2020, algo que avala un producto ya icónico para la firma alada. Iluminación LED, sistema *Idling-Stop* de parada al ralentí, llantas de 16", ABS, llave de proximidad con aviso de parking y hueco para un casco integral son algunas características. Está impulsado por un motor monocilíndrico SOHC de agua eSP+ dotado de culata de 4 válvulas con 13 CV a 8.250 rpm y 12 Nm de par a 6.500 rpm. Tiene un hermano mellizo denominado SH Mode más barato y con menos equipamiento.

La rueda de control permite arranque *keyless*, y apertura de depósito y asiento con botón.

25 scooter +vendidos

YAMAHA

X-MAX 300

Siempre se ha erigido como el modelo GT con toque deportivo de media cilindrada que mejor equilibra la balanza de la polivalencia hecha scooter. Practicidad urbana, comodidad touring en ruta y eficacia deportiva en carretera combinan a la perfección en la nueva evolución del cuidado modelo de la firma de los diapasones recibida en 2021. Está impulsado por una mecánica monocilíndrica SOHC 4 válvulas de 292 cc con 28 CV a 7.250 rpm y 29 Nm a 5.750 rpm revisada para superar la normativa Euro 5. Declara un consumo medio de 3 l./100 km y 138 km/h de velocidad máxima. Su equipamiento de serie incluye control de tracción, llave de proximidad, iluminación full-LED, instrumentación con doble pantalla, guantera, hueco bajo-asiento de 45,7 l., parabrisa regulable y depósito de gasolina de 13,2 l.

Debajo el asiento tiene hueco para dos cascos integrales, dependiendo del modelo, y un poco de sitio para alguna cosa más

Motor	monocilíndrico, SOHC, 4v, refrig. líquida
Cilindrada	292 cc
Potencia	28 CV a 7.250 rpm
Par	29 Nm a 5.750 rpm
Peso	183 kg

Motor	monocilíndrico, SOHC, 2v, refrig. aire
Cilindrada	125 cc
Potencia	10,4 CV a 8.500 rpm
Par	9,3 Nm a 7.000 rpm
Peso	131 kg

KYMCO

AGILITY CITY PLUS 125

Este rueda alta (llanta delantera de 16") low cost de imagen deportiva sigue siendo una firme apuesta de la firma taiwanesa para su catálogo de acceso y, desde hace años, está en el top 5 del ranking. Sencillo, ágil y ligero, tiene todo lo necesario para los desplazamientos urbanos con tráfico, incluyendo top case trasero (30 l.) opcional, hueco bajo-asiento para casco jet, frenada combinada, depósito de 7 litros, estriberas de pasajero escamoteables, frenada combinada CBS, instrumentación mixta analógica-digital y luz de posición LED.

Tiene a Peugeot Tweet, Suzuki Address y Keeway Cityblade como rivales directos de segmento. Declara un consumo de 2,6 l/100 km y un precio realmente ajustado que le hace muy accesible. El Agility City Plus está disponible en tres colores: azul, marrón y blanco.

PIAGGIO

LIBERTY 125 iGET

Tras 20 años en el mercado y con más de 900.000 unidades vendidas desde entonces, el rueda alta low-cost de la firma italiana Piaggio se renovó por primera vez en 2016 para mejorar en todos los aspectos sin descuidar el precio. En 2021 recibió su última actualización, incorporando culata de 3 válvulas y motor i-GET (Italian Green Experience Technology), llantas de 16-14 pulgadas, hueco para un casco jet, guantera con llave, ABS Bosch, o instrumentación con pantalla LCD son algunas de sus características. Está disponible en cuatro colores diferentes: blanco, gris, rojo y negro. También hay motorización de 50 cc y versiones 125 S con retoques deportivos (100 € más).

Motor	monocilíndrico, SOHC, 3v, refrig. aire
Cilindrada	124 cc
Potencia	11 CV a 8.250 rpm
Par	10,7 Nm a 6.500 rpm
Peso	n.d.

HONDA

ADV 350

Honda aumentó su familia de scooter trail con la llegada del ADV350 en 2022, el hermano pequeño del X-ADV 750. Un modelo de inspiración Adventure de 330 cc y 29,3 CV que comparte motorización con el Forza y el Scoopy 350.

Se trata de un robusto scooter con bastidor de acero tubular, horquilla USD de 37 mm y amortiguadores traseros con depósito separado. Une potencia y también funcionalidad, pues el ADV350 incluye parabrisas regulable, espacio bajo el asiento para dos cascos integrales y activación por *Smart Key*. Una buena opción para carnet A2 comercializado en colores gris, negro, blanco y azul.

Motor	monocilíndrico, SOHC, 4v, refrig. líquida
Cilindrada	330 cc
Potencia	29 CV a 7.500 rpm
Par	31,5 Nm a 5.250 rpm
Peso	186 kg

Como casi todos los scooter Honda, caben dos cascos bajo el asiento. La toma USB-C está en una guantera.

25 scooter +vendidos

Bajo el asiento hay sitio para un casco y más cosas. Otros enseres voluminosos van en el *Top Case*.

SYM

SYMPHONY 125

Desde hace mucho tiempo es el modelo estrella de la firma taiwanesa, un scooter rueda alta sencillo, práctico de buen funcionamiento que cumple las expectativas. En 2021 se actualizó con mejoras estéticas, de motor y equipamiento sustituyendo a la anterior versión S para seguir siendo una de las opciones con mejor relación calidad-precio del mercado. Además del rediseño completo de la carrocería, el Symphony 125 ha visto optimizada su mecánica monocilíndrica SOHC con 2 válvulas y refrigeración líquida para ascender a 11,4 CV (antes 10 CV) a 8.500 rpm y 10,3 Nm (antes 9,3 Nm) a 6.500 rpm, minimizando consumos y emisiones, al tiempo que ha ganado suavidad y precisión de respuesta. Comparte catálogo con las versiones LC y SR (refrigeración líquida y 4 válvulas).

Motor	monocilíndrico, SOHC, 2v, refrig. líquida
Cilindrada	124,6 cc
Potencia	11,4 CV a 8.500 rpm
Par	10,3 Nm a 6.500 rpm
Peso	122 kg

2.799 EUROS

HONDA

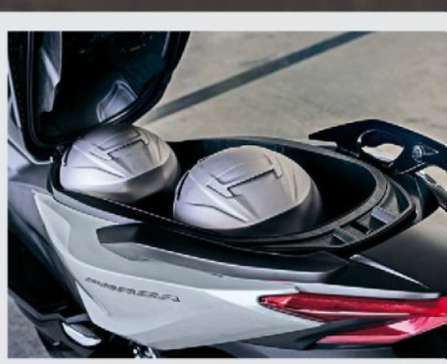
FORZA 125

El Forza es el scooter GT de 125 cc más caro del mercado debido a su cuidado por el detalle, sofisticada motorización y equipamiento de serie. Diseño, tecnología, comportamiento, eficiencia y practicidad: lo tiene todo. Fabricado en Italia al gusto europeo, en 2015 Honda lanzó el mejor scooter GT que puedes conducir con carnet de coche. Arranque por volante magnético, luces LED, hueco para dos cascos integrales, guantera, toma de corriente de 12V, puente central con depósito de gasolina, sofisticado motor monocilíndrico eSP (Enhanced Smart Power) de 15 CV y 4 válvulas (2,2 l./100 km), sistema Idle-Stop, llave de proximidad y más de 110 km/h son algunas de sus cartas de presentación. Su última actualización importante incluyó retoques estéticos y control de tracción HSTC.

Motor	monocilíndrico, SOHC, 4v, refrig. líquida
Cilindrada	125 cc
Potencia	15 CV a 8.750 rpm
Par	12,2 Nm a 6.500 rpm
Peso	161 kg

A la venta en 4 colores: gris mate, gris perlado, azul o rojo

5.375 EUROS



La gama Forza, siempre a favor del usuario: bajo el asiento hay hueco para dos cascos integrales.

KYMCO

AGILITY S 125 ABS

El Agility S 125 ABS es el integrante más avanzado de la familia Agility, un scooter 125 de rueda alta que monta uno de los últimos motores de la marca y que, gracias a su equipamiento, se sitúa por encima de sus hermanos. Comparte motor con su hermano Plus, con una potencia 2 CV superior (10,46 CV) a su predecesor. Al mismo tiempo, sigue manteniendo la esencia del modelo original, con suelo plano, ruedas altas, agilidad y facilidad de manejo. Como ves, su aspecto llega renovado, con una carrocería completamente nueva, angulosa y de gran personalidad. Llantas de nueva factura, iluminación Full-LED, instrumentación LCD, doble toma de corriente USB y ABS completan el conjunto. Está disponible en tres colores (azul, marrón y gris) y cuesta 400 € más que la versión Plus.

Motor	monocilíndrico, SOHC, 2v, refrig. aire
Cilindrada	125 cc
Potencia	10,4 CV a 8.500 rpm
Par	9,3 Nm a 7.000 rpm
Peso	131 kg

2.799 EUROS

El espacio bajo el asiento tiene un separador para organizar la carga, y toma de 12V.

PIAGGIO

MEDLEY 125

El Piaggio Medley lleva entre nosotros desde 2016, un scooter rueda alta (llanta delantera de 16" y trasera de 14") a medio camino entre el Beverly y el Liberty, con el que la firma italiana equilibra el segmento en su lucha contra el Honda Scoopy. Fabricado en Vietnam, no escatima en equipamiento, destacando su culata de 4 válvulas, refrigeración líquida, sistema de arranque *Start & Stop* para economizar combustible al ralentí, ABS Bosch, instrumentación full-LCD o el hueco para dos cascos integrales bajo el asiento (ergonómico y más cómodo). Está disponible en cuatro colores diferentes: blanco, gris, azul y negro. También se comercializa una segunda versión S por 100 € más (que incluye conectividad Bluetooth) y otras dos equivalentes con motorización de 150 cc.

Motor	monocilíndrico, SOHC, 4v, refrig. líquida
Cilindrada	124 cc
Potencia	15 CV a 8.750 rpm
Par	12 Nm a 6.500 rpm
Peso	136 kg

3.799 EUROS

El Medley es uno de los 125 cc más generosos en espacio de carga. Bajo el asiento caben dos cascos integrales.

25 scooter +vendidos

El hueco bajo el asiento es lo justo para un casco y un par de guantes.

Motor	bicilíndrico, SOHC, 4v, refrig. líquida
Cilindrada	745 cc
Potencia	59 CV a 6.750 rpm
Par	69 Nm a 4.750rpm
Peso	236 kg

13.050 EUROS

HONDA

X-ADV

El Honda X-ADV fue una de las principales novedades de la potente firma japonesa en 2017, un maxiscooter-trail de marcado carácter aventurero que llegaba para abrir un nuevo nicho entre las opciones automáticas. El restyling de 2018 incluyó control de tracción, modo G en su cambio de doble embrague DCT, relaciones de cambio más cerradas, 900 rpm más, disponibilidad de versión A2 con 35 kW y acabado color rojo. Llantas de radios (delantera de 17" y trasera de 15"), horquilla invertida de 41 mm, instrumentación tipo rally, cubremanetas, llave de proximidad basculante de aluminio, transmisión secundaria por cadena, parabrisas regulable en altura, cubrecárter o depósito de gasolina de 13.2 l. son otras características.

sus capacidades off-road lo hacen bastante polivalente

El hueco bajo el asiento dispone de luz de cortesía, brazo hidráulico, espacio para 2 integrales y aún sobra.

KYMCO

DTX 125

En 2022 KYMCO se subió al carro de los scooter con tendencia y capacidad aventurera en la línea del Aprilia GT y Honda X-ADV. El nuevo DTX 125 es el primer Crossover Adventure de la firma asiática y ha gozado de buena aceptación desde su llegada a los concesionarios como reemplazo al Super Dink. El motor del DTX 125 es un monocilíndrico de 4 tiempos con refrigeración líquida que alcanza 12,87 CV a 9.000 rpm. Las suspensiones se confían a una horquilla telescópica de 37 mm y doble amortiguador trasero. Neumáticos mixtos, toma USB, llave de proximidad, instrumentación digital, ABS, iluminación full-LED, guantera, hueco para dos cascos integrales, estriberas de pasajero retráctiles, retrovisores/asiento específicos para el mercado español, accesorios opcionales y 4 colores disponibles, lo caracterizan.

Motor	monocilíndrico, SOHC, 4v, refrig. líquida
Cilindrada	125 cc
Potencia	12,9 CV a 9.000 rpm
Par	10,9 Nm a 7.500 rpm
Peso	179 kg

Disponible en 4 acabados: naranja, gris, negro y verde

4.799 EUROS

Motor	monocilíndrico, SOHC, 4v, refrig. líquida
Cilindrada	330 cc
Potencia	29 CV a 7.500 rpm
Par	31,5 Nm a 5.250 rpm
Peso	184 kg

HONDA

6.350 EUROS

Si te lo puedes permitir, es el urbano ideal

De los mejores de su categoría, la capacidad de carga es realmente ejemplar: dos cascos integrales y sobra algo de sitio.

FORZA 350

El segmento scooter GT de media cilindrada de la firma japonesa se reforzó en 2021 con una nueva generación Forza más potente y equipada que nunca en sustitución del anterior 300, ideal para aquellos que quieren un scooter para todo y valoran prestaciones, tecnología, consumo, capacidad de carga y aptitudes ruteras, a partes iguales. El propulsor eSP+ de 29 CV lo comparte con el Honda SH350i, e incluye control de tracción (desconectable) y 137 km/h de máxima. Su equipamiento de serie incluye parabrisas con regulación eléctrica, ABS de doble canal, frenos Nissin, llave de proximidad, iluminación full-LED, aviso warning en frenada, guantera con toma de corriente USB, hueco bajo-asiento para dos cascos integrales y depósito de gasolina de 11,7 l.

Bajo el asiento dispone de capacidad para 29 litros, aunque un casco deportivo integral no acaba de entrar bien del todo.

Motor	monocilíndrico, SOHC, 2v, refrig. líquida
Cilindrada	125 cc
Potencia	11,5 CV a 8.500 rpm
Par	11 Nm a 6.500 rpm
Peso	139 kg

Recién llegado este año y está entre los 20 más vendidos

VOGE

SR1 125

La firma premium de Loncin apostó por los scooter para carnet de coche con su VOGE SR1 125 el año pasado. Un escalón de acceso a los modelos automáticos eminentemente urbano, con el que amplía gama tras la aparición del SR4 Max, novedad también en 2023. Tecnología, agilidad, autonomía y precio en un mismo producto. Control de tracción, ABS, frenada de emergencia, instrumentación LCD 7" a color, iluminación full-LED y llave de proximidad se incluyen de serie. Un aspecto que llama la atención es que integra cámara de vídeo de alta definición (1.080p) en el frontal. Horquilla telescópica convencional de 31 mm, doble amortiguador trasero, hueco bajo-asiento de 29 litros, guantera lateral, depósito de gasolina de 8 litros y parrilla trasera de aluminio con asas integradas, completan el conjunto.

2.787 EUROS

25 scooter +vendidos

HONDA

VISION 110

El Vision 110 llegó a Europa en 2012 y se mantiene una temporada más como un interesante scooter urbano de rueda alta, ágil y manejable. Sólo pesa 100 kg y en su última actualización (2021) recibió un nuevo bastidor *enhanced Smart Architecture Frame* (eSAF) de última generación, fabricado teniendo en cuenta su geometría y sus ruedas de 16" delante y 14" detrás, con horquilla convencional delante y monoamortiguador trasero.

El motor sigue siendo un *enhanced Smart Power* de 109 cc refrigerado por aire y con tecnología de parada a ralentí. Su bajo consumo permite 260 km de autonomía. Mantiene un generoso espacio bajo el asiento (17,7 l.), así como una instrumentación mixta analógica-digital, además de llave de proximidad.

Motor	monocilíndrico, SOHC, 2v, refrig. aire
Cilindrada	109 cc
Potencia	8,7 CV a 7.500 rpm
Par	9 Nm a 5.750 rpm
Peso	100 kg

Si el Scoopy no te convence, el Vision es buena alternativa

Pantalla de instrumentos clásica, con amplio velocímetro analógico y pantalla LCD para los datos de información.

2.500 EUROS

ZONTES

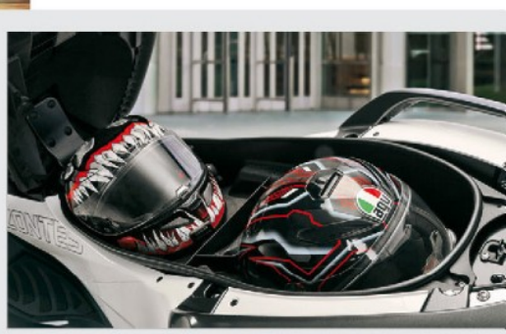
E 350

El Zontes E350 llegó al mercado el año pasado en formato GT, convirtiéndose en el buque insignia del catálogo scooter con las mejores prestaciones y equipamiento vistos hasta la fecha en la marca del grupo chino Tayo. Su motor roza los 37 CV de potencia, disponiendo de dos modos de conducción (Eco y Sport). Si se circula en modo E, al superar las 7.000 rpm se activa automáticamente el modo S, para volver a E por debajo de ese régimen. Pantalla TFT HD a color de 6,5" con 4 modos de visualización, sensor de presión de los neumáticos, llave de proximidad, hueco bajo-asiento para dos cascos integrales, doble guantera, pinza delantera radial J.Juan de 4 pistones, ABS, parabrisas eléctrico, freno de estacionamiento, toma de corriente y control de tracción, forman parte de su equipamiento de serie.

Motor	monocilíndrico, SOHC, 4v, refrig. líquida
Cilindrada	349 cc
Potencia	36,7 CV a 7.000 rpm
Par	38 Nm a 6.000 rpm
Peso	182 kg

5.087 EUROS

Buena dinámica, aunque algo errática a alta velocidad



El hueco bajo el asiento es amplio, con espacio para dos cascos integrales.

PEUGEOT

TWEET 125i

El Tweet es el scooter rueda alta económico de la firma francesa, un modelo compacto, funcional y práctico caracterizado por el empleo de llantas de 16", frenos de disco y sistema combinado SBC, así como un fiable motor de inyección electrónica EasyMotion de baja fricción con más de 11 CV, tan económico como robusto. Eminentemente urbano, declara 99 km/h de velocidad máxima y 2,4 l/100 km de consumo medio. Tiene suelo plano, guantera, gancho retráctil en el contraescudo, iluminación LED, hueco bajo-asiento para un casco tipo jet e instrumentación digital. Sencillez y versatilidad a partes iguales. Actualmente se comercializa la tercera generación del modelo, renovado en 2021, en dos versiones: estándar y GT (más equipado). Está disponible en tres colores.

Motor	monocilíndrico, SOHC, 4v, refrig. aire
Cilindrada	124,6 cc
Potencia	11,5 CV a 8.500 rpm
Par	10,3 Nm a 6.500 rpm
Peso	120 kg

APRILIA

SR GT 125

La firma italiana presentó su primer scooter deportivo trail en 2022 con motorización de 125 y 200 cc, un concepto urbano y juvenil que destaca por la polivalencia que ofrecen sus neumáticos mixtos y que sigue la línea impuesta por el Honda X-ADV desde 2017. El SR GT se desdoble en dos versiones atendiendo a su motorización monocilíndrica, ya sea de 125 cc con 11 kW (15 CV) a 8.750 rpm y 12 Nm a 6.500 rpm o de 175 cc (SR GT 200) con 13 kW (18 CV) a 8.500 rpm y 16,5 Nm a 7.000 rpm. Otra de las particularidades de este modelo son sus más de 17 cm de distancia libre al suelo, ideales para superar obstáculos en conducción off road con mayor facilidad. Suspensiones Showa, disco delantero lobulado, hueco de 25 l., 144 kg lleno y conectividad Smartphone opcional son otras características. La versión con ABS cuesta 4.199 €.

Motor	monocilíndrico, SOHC, 4v, refrig. líquida
Cilindrada	125 cc
Potencia	15 CV a 8.750
Par	12 Nm a 6.500 rpm
Peso	144 kg

El cuadro de instrumentos totalmente digital puede conectarse con el smartphone.

25 scooter +vendidos

El cuadro de instrumentos muy clásico ofrece la información necesaria de forma clara.

YAMAHA

D'ELIGHT

Un scooter urbano, fácil, joven, fiable, compacto, ligero y económico con buen equipamiento y practicidad. El D'elight apuesta por un diseño atemporal marcado por su faro delantero de forma curvada y un conjunto intermitentes-luz de posición integrados en su frontal, un carenado delantero que ofrece una perfecta protección aerodinámica, dejando espacio para las piernas, facilitando también subir y bajar del scooter. Su última actualización importante data de 2021 e incluye sistema de parada a ralentí (*Start & Stop*), eficiente motor Blue Core, instrumentación mixta analógica-LCD, hueco bajo-asiento para un casco integral, ruedas de 12"/10", y freno combinado (disco delante y tambor detrás). La capacidad del depósito de combustible es de 5,5 l. y su consumo es de sólo 1,9 l/100 km.

Motor	monocilíndrico, SOHC, 2v, refrig. aire
Cilindrada	125 cc
Potencia	8,4 CV a 7.000 rpm
Par	9,8 Nm a 5.000 rpm
Peso	101 kg

Motor	monocilíndrico, SOHC, 3v, refrig. aire
Cilindrada	124 cc
Potencia	11 CV a 8.000 rpm
Par	10,4 Nm a 6.750 rpm
Peso	n.d.

Una Vespa no sería tal sin su velocímetro analógico... aunque con pantalla LCD para los datos.

VESPA

PRIMAVERA 125

El apellido Primavera es sinónimo de un modelo mítico en el universo scooter que encumbró a la histórica firma italiana en la década de los '70. Se renovó en 2021, siendo la versión más equipada y deportiva de la familia (hay otras dos versiones disponibles, Touring y Yacht Club). Su motor con culata de 3 válvulas es único, completado con una instrumentación digital con pantalla TFT a color y sistema VMP (*Vespa Multimedia Platform*), llantas de 12 pulgadas, luces LED, ABS en la rueda delantera, depósito de 8 l. y apertura de asiento remota. La Vespa Primavera 125 iGET está disponible en cuatro versiones (estándar, S, Touring y Pic Nic) y siete colores diferentes: naranja, blanco, gris, verde, azul, negro y rojo (200 € más).

SYM

JET 14 125

Además de la versión con motor de agua (LC) y culata de 4 válvulas renovada en 2021, la firma taiwanesa disponía el año pasado de una segunda versión con refrigeración por aire, 200 € más barata, estéticamente idéntica a su hermana excepto por el freno trasero de tambor, suspensión trasera y la instrumentación analógica. Destaca por su imagen deportiva, contenido tamaño, frenada combinada, aceleración mejorada, llantas de 14", iluminación full-LED, gancho portabultos, monoamortiguador trasero, toma de corriente USB, guantera, consumo contenido, hueco bajo-asiento para un casco integral, suelo plano, estriberas de pasajero retráctiles, 5 años de garantía y seguro gratis el primer año. El Jet 14 AC no se comercializará ya en 2024, y en su lugar está el Jet 14 LC y el Jet X. Habrá que ver si cosechan éxito parecido.

Motor	monocilíndrico, SOHC, 2v, refrig. aire
Cilindrada	124,6 cc
Potencia	11 CV a 8.000 rpm
Par	10,7 Nm a 6.000 rpm
Peso	128 kg

YAMAHA

Motor	bicilíndrico en línea, DOHC, 4v, refrig. líq.
Cilindrada	560 cc
Potencia	47 CV a 7.500 rpm
Par	55,7 Nm a 5.250 rpm
Peso	218 kg

TMAX

El Yamaha TMAX representa la octava generación de este conocido y popular maxiscooter deportivo, todo un referente en lo que a tecnología y comportamiento se refiere en lo que llevamos de siglo. Se comercializa en versión estándar y Tech Max. Desde su lanzamiento en 2001, el Twin Maximum ha sido el maxiscooter deportivo de refencia por calidad y comportamiento. Para 2024 Yamaha sigue empleando la misma base mecánica biciclíndrica de 560 cc, pero estrenó el año pasado algunas mejoras, así como llantas más ligeras y suspensiones renovadas. También hay una actualización completa de la instrumentación, con una nueva pantalla TFT de 7" a color, mayor conectividad con el smartphone gracias a la *app My Ride*, y navegación completa con mapas Garmin. Además de la versión estándar también hay otra Tech MAX con más equipamiento de serie.

TRICITY 125

El scooter tres ruedas pequeño de la firma de los diapasones ya cuenta con una década de historia a sus espaldas, este año ya con homologación Euro 5 al compartir motorización con el XMAX 125. Dispone de propulsor Blue Core, que aúna reducción de emisiones, bajo consumo y alto rendimiento, sin olvidar la tecnología de Actuación Variable de las Válvulas (VVA) que permite su distribución según las necesidades y el régimen del motor en cada momento. La evolución 2024 también estrena sistema Start & Stop, que apaga/enciende el motor a ralentí para ahorrar combustible. El chasis mantiene el mismo diseño de siempre, pero ahora aumenta su rigidez y la distancia entre ejes (60 mm). El doble amortiguador tiene 90 mm más de recorrido para mejorar la comodidad, con una mayor suavidad y progresividad. Llave de proximidad, instrumentación LCD conectable y tres nuevos colores completan el conjunto.

Motor	monocilíndrico, SOHC, 4v, refrig. líquida
Cilindrada	125 cc
Potencia	12 CV a 8.000 rpm
Par	11,2 Nm a 6.000 rpm
Peso	168 kg

BENELLI TRK 702X / CFMOTO 800MT EXPLORE / QJ MOTOR SRT 700X / VOGE 650DSX

Cambio de paradigma

El mundo está dominado desde hace tiempo por los asiáticos, y también el de las motos, donde el término "asiático" solía ser muy despectivo. Hoy ya no tiene ningún sentido, y este cuarteto de trail de nueva generación son la confirmación de ello: componentes de calidad, buenas geometrías, prestaciones suficientes y una estética pensadas para el consumidor europeo además de precios imbatibles. Señoras y señores, con ustedes: la nueva generación trail.

POR **DOMINGOS JANEIRO** • FOTOS **PAULO CALISTO** • COLABORACIÓN **BRUNO REBELO, FERNANDO PEREIRA Y RODRIGO MEAUD**

ENLACE AL CANAL
x.com/byneontelegram

Aunque el tema de estas líneas sea "comparativa", en este caso el término que más se ajusta es "escaparate" o un "cara a cara", que no es más que una presentación de algunas de las principales opciones trail de media/alta cilindrada disponibles en el mercado y que, en cierto modo, han contribuido en gran medida a derribar definitivamente los prejuicios contra los modelos procedentes de Asia. De hecho, para ser lo más justos posible, hay entre ellas un modelo europeo, la Benelli, que se diseña y desarrolla en suelo italiano, pero que luego se produce íntegramente en Asia con claros beneficios en los costes. Así que ahora ya no tiene sentido hacer la distinción entre Asia, Europa, Japón, India y otros continentes, ya que las cosas están cada vez más entrelazadas: Benelli es ahora propiedad al cien por cien del Grupo Qianjiang (QJ Motor) y ahora, junto con la propia QJ Motor, fabrica no sólo modelos y motores para sus propias marcas, sino también para otras; CFMOTO, por su parte, tiene una asociación muy estrecha con KTM, para la que fabrica algunos motores, y, más recientemente, ha anunciado una nueva asociación con Yamaha; y, por último, está Voge, cuyo suministro a marcas importantes como BMW, por ejemplo, también es bien conocido.

Pero estas trail, además de confirmar la calidad y fiabilidad que tanto recelo siguen causando entre los usuarios europeos, están llamadas a robar protagonismo a otras marcas de renombre como las japonesas o las mismas europeas en el segmento trail. No es tarea fácil, pero los asiáticos han sabido aplicar una estrategia inteligente, aprovechando al máximo la adquisición de marcas y conocimientos europeos.

Antes de seguir, dos apuntes: el primero es que, por falta de disponibilidad, la Moto Morini X-Cape no está incluida en este artículo; y, por otro lado, la elección de la Voge 650 DSX, que dejó de fabricarse a finales de 2023, sirve para mostrar a una de las pioneras en este segmento y una de las responsables en empezar a desmitificar la "mala fama" que tenían las motos chinas. La DSX sigue siendo la moto trail de mayor cilindrada de la gama Voge, anque por poco tiempo, ya que en Milán se presentó la nueva referencia en el segmento medio/alto, la Voge 900 DS, que llegará en breve.

Veamos más de cerca los argumentos que hay detrás de cada uno de estos cuatro trail:

BENELLI TRK 702 X

Es la única que podría compararse directamente con otra de los presen- →

El puesto de conducción es moderno, elegante, con un completo cuadro de mandos digital, tomas USB y un pequeño parabrisas delantero que no se puede regular.

El diseño de la zaga es discutible; para nosotros, habría ganado mucho si se hubiera integrado más abajo, directamente sobre el carenado.

tadas en estas páginas, la QJ MOTOR SRT 700X; en realidad son gemelas que fueron separadas al nacer y por eso, aunque comparten un gran número de componentes, acaban siendo bastante diferentes. La TRK 702X es uno de los modelos que fue un éxito ya desde el día en que se mostró como prototipo en el Salón de Milán, aprovechando el enorme éxito de su hermana TRK más pequeña, la 502. No sólo los usuarios de la 502 se morían de ganas de que se presentara esta versión de mayor cilindrada para poder hacer el ansiado *upgrade*, sino que además, debido a la fama que han alcanzado las motos de medio litro, muchos motoristas que querían comprarse una trail de media/alta cilindrada y cuyo presupuesto no les permitía ni soñar con otras propuestas disponibles en el mercado, como las japonesas, esperaban ansiosos a que Benelli lanzara la TRK más grande de su historia. Y la espera ha merecido la pena tanto para los clientes como para la marca, ya que, por un lado, los clientes tienen ahora acceso a un modelo que no sólo es estéticamente agradable (gracias a que el centro de diseño sigue estando en Italia), sino que también está muy bien resuelto en cuanto a la moto, acabados y motor. Por eso, desde que salió a la venta aún no hay *stock* suficiente.

Pero, ¿Qué tiene de especial este modelo? Pues en primer lugar, porque encaja en uno de los segmentos más deseados del mercado; luego, por el diseño aventurero que presenta esta versión X (hay otra variante más rutera), la vocación aventurera con llantas de 19" delante y 17" detrás con neumáticos Pirelli Scorpion Rally STR; un motor bicilíndrico en paralelo de 698 cc y refrigeración líquida con 70 CV de potencia y 70 Nm de par motor; iluminación LED; protectores de manos; caballete cen-

FICHA TÉCNICA BENELLI TRK 702X

Motor	Dos cilindros paralelos, refrigerado por líquido. DOHC, 4v
Cilindrada	698 cc
Potencia	70 CV a 8000 rpm
Par	70 Nm a 6500 rpm
Limitable	Sí
Nº Marchas	6 velocidades
Velocidad máxima	n.d.
Chasis	Estructura tubular en acero
Suspensión delantera	Horquilla invertida, Ø50 mm, rec. 140 mm
Suspensión trasera	Amortiguador, ajustable en precarga, compresión y extensión
Freno delantero	Dos discos 320 mm, pinzas radiales de 2 pistones, ABS
Freno trasero	Disco de 260 mm, pinza de pistón simple, ABS
Neumático delantero	110/80 - 19"
Neumático trasero	150/70 - 17"
Distancia entre ejes	1.505 mm
Altura asiento	835 mm
Peso declarado	235 kg
Capacidad depósito	20 litros
Consumo	4 l/100 km
PVP	7.790 € (versión A2) 8.090 € (versión 'full')

Es muy similar a la QJ Motor SRT 700 X y comparte numerosos componentes con ella

VALORACIÓN	BENELLI TRK 702X
Diseño	★★★★☆
Prestaciones	★★★☆☆
Comportamiento	★★★☆☆
Suspensiones	★★★☆☆
Frenos	★★★★☆
Consumo	★★★☆☆
Precio	★★★★☆

tral; una posición de conducción alta y natural y una parte ciclo muy equilibrada, ligera y ágil.

Puntos menos positivos son la horquilla invertida delantera sin regulación, el parabrisas bajo sin regulación tampoco, el ABS que no se puede desconectar y la falta de control de tracción. Aunque comparte muchos componentes con la QJ Motor, lanzada por el mismo propietario que la Benelli, hace hincapié en sus rasgos europeos, por ejemplo en el cuadro de instrumentos TFT (con conexión Bluetooth a smartphones), mucho más cuidado que el de la QJ. Los frenos, con dos discos delanteros de 320 mm y uno trasero de 260 mm, están mordidos por pinzas propias de Benelli, que funcionan muy bien. Las manetas son ajustables. En el puesto de conducción hay dos tomas, una USB y otra USB-C. Dinámicamente hablando, es muy equilibrada, con un centro de gravedad bajo, ligera y ágil con un motor muy corpulento, lineal y lleno, con una velocidad máxima superior a 180 km/h... La suspensión, que sólo regula la precarga del muelle del amortiguador trasero, es firme y se puede utilizar en una gran variedad de escenarios, incluso fuera del asfalto. Se pueden guardar pequeños objetos bajo el asiento trasero y el portaequipajes destaca sobre el resto →

El cuadro de mandos TFT a color de 8" es un auténtico ordenador de a bordo, con integración de Apple CarPlay y CarbitLink. El parabrisas es ajustable.

Además de potente, ágil, equilibrada y muy eficiente, también es cómoda y tiene una buena posición de conducción. La preinstalación para maletas laterales y traseras es de serie.

por ser exageradamente alto... para mí, si estuviera más integrado en la parte trasera y más bajo, beneficiaría mas. Con un consumo de cuatro litros a los 100 km, se puede esperar una autonomía de más de 400 km, gracias al depósito de 20 litros. Como oferta de lanzamiento, te beneficias de la campaña especial para el kit de maletas originales Benelli.

CFMOTO 800MT EXPLORE

CFMOTO es otra de las empresas encargadas de desmitificar y dar confianza y fiabilidad a los productos de origen asiático, primero suministrando motores y componentes a marcas de renombre como KTM, y después aprovechando esa notoriedad para labrarse su propio camino. Tanto es así que el año pasado presentaron dos opciones trail equipadas con el motor bicilíndrico de 799 cc, con 91 CV y 75 Nm (el mismo que propulsa a la KTM Adventure 790), pero que sólo sirvió de ensayo para lo que estaba por llegar: la 800 MT Explore, que desechaba las dos opciones disponibles anteriormente, una más sencilla y rutera y otra más equipada y aventurera, centralizándolo todo en un único modelo con argumentos llamativos, como la tecnología de última generación, por ejemplo, del uso de radar trasero. Ha puesto el listón de la calidad a un nuevo nivel, y a un precio sorprendente de 12.299 €.

Pensando en la mayor diversidad posible, CFMOTO ha dotado a la nueva MT Explore de seis modos de conducción, cada uno con una combinación específica de entrega de potencia y gestión electrónica, previendo todos los escenarios de uso, desde los más mundanos hasta los más extremos fuera del asfalto (Sport, Off Road, Off Road+, All Terrain, All Terrain+ y Road). En términos tecnológicos, se trata de uno de los

FICHA TÉCNICA CFMOTO 800MT EXPLORE

Motor	Dos cilindros paralelos, refrigerado por líquido, DOHC, 4v
Cilindrada	799 cc
Potencia	91 CV a 9.250 rpm
Par	75 Nm a 8.000 rpm
Limitable	No
Nº Marchas	6 velocidades
Velocidad máxima	n.d.
Chasis	Estructura tubular en acero
Suspensión delantera	Horquilla invertida KYB ajustable, rec. 160 mm
Suspensión trasera	Amortiguador, ajustable, rec. 150 mm
Freno delantero	Dos discos 320 mm, pinzas radiales de 4 pistones, ABS
Freno trasero	Disco de 260 mm, pinza de pistón simple, ABS
Neumático delantero	110/80 - 19"
Neumático trasero	150/70 - 17"
Distancia entre ejes	1.531 mm
Altura asiento	825 mm
Peso declarado	231 kg
Capacidad depósito	19,2 litros
Consumo	n.d.
PVP	12.299 €

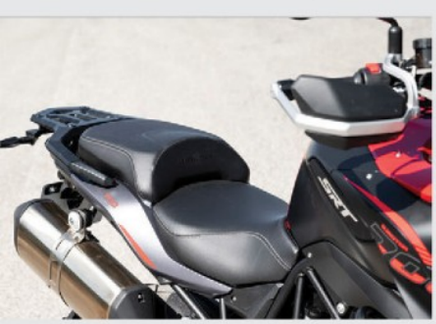
VALORACIÓN CFMOTO 800MT EXPLORE

Diseño	★★★★☆
Prestaciones	★★★★☆
Comportamiento	★★★★☆
Suspensiones	★★★★☆
Frenos	★★★★☆
Consumo	★★★☆☆
Precio	★★★★☆

Disponible en 2 acabados: negro o un bonito blanco con detalles en azul

modelos más completos del segmento en la actualidad, incluso si lo comparamos con otras opciones japonesas y europeas. Dispone de embrague deslizante, sistema asistido de cambio de marchas, cambio rápido bidireccional y un radar trasero que avisa al conductor cuando hay vehículos u objetos en sus ángulos muertos, mediante una indicación luminosa en el panel TFT de 8"; el sistema de asistencia de cambio de carril (LCA) vigila otros vehículos a ambos lados de la carretera y en la parte trasera de la moto, y aparece una señal de advertencia cuando el cambio de carril supone un riesgo para el motorista. La Alerta de Colisión Trasera (RCW) monitoriza la distancia entre el vehículo más cercano a la parte trasera y envía una señal al TFT de una posible colisión. En el aspecto ciclo, el chasis es de acero al cromo-molibdeno, rígido y muy ligero. La suspensión cuenta con una horquilla invertida KYB de 43 mm totalmente ajustable con 160 mm de recorrido, y en la parte trasera hay un amortiguador ajustable con 150 mm de recorrido, así como un amortiguador de dirección. Los neumáticos son Michelin Anakee, que permiten disfrutar de cualquier aventura, incluso fuera de carretera. La frenada es muy potente y fácil de dosificar, gracias a dos discos delanteros →

El parabrisas, alto y envolvente, en el interior tiene una estructura tubular para el GPS. El panel LCD tiene toda la información que necesitas.



El espacio para ambos ocupantes es amplio y el conductor, aunque el arco de sus piernas no es muy estrecho, puede apoyar ambos pies en el suelo.

de 320 mm con pinzas radiales de cuatro pistones y un disco trasero de 260 mm con pinzas de un pistón. El ABS tiene función *cornering*, lo que significa que incluso en curvas puedes corregir la trayectoria sin que la moto se levante. Los acabados de alto nivel destacan, no solo por su estética cuidada y bien dimensionada, sino también por el equipamiento que incorpora, como puños y asiento calefactables; control de crucero; una toma de 12V y dos USB, así como el carismático T-BOX de CFMOTO, sistema que utiliza un módulo 4G y un sensor 6D para monitorizar información electrónica en tiempo real, como la posición de la moto, la velocidad y los kilómetros que se muestran en la app CFMOTO RIDE.

QJ MOTOR SRT 700X

Cuando te pones a los mandos de la flamante SRT 700X, es inevitable empezar a hacer comparaciones con su hermana Benelli TRK 702X. Muy parecida, pero muy diferente. Con el fin de consolidar su propia marca en Europa, QJ MOTOR ha decidido seguir adelante con su propio nombre, a riesgo de canibalizar otra de sus marcas, Benelli, pero ese es otro tema... Lo cierto es que QJ intenta hacerse un hueco con una gama amplia y variada, donde ha sorprendido presentando esta nueva 700 cc, teniendo en cuenta que la marca ya tiene en oferta una SRT 800 cc. Aunque la nueva 700 cc cuenta con muchos de los mismos componentes que la TRK 702X, hay cosas que son notablemente diferentes, como las suspensiones, los asientos más anchos y mullidos para ambos pasajeros, la mayor protección aerodinámica, el soporte para colocar un GPS cerca del salpicadero y las barras de protección laterales que dotan a la SRT 700X de una mayor protección en caso de caída, conser-

FICHA TÉCNICA QJ MOTOR SRT 700 X

Motor	Dos cilindros paralelos, refrigerado por líquido, DOHC, 4v
Cilindrada	698 cc
Potencia	74 CV a 8.000 rpm
Par	67 Nm a 6.500 rpm
Limitable	Sí
Nº Marchas	6 velocidades
Velocidad máxima	n.d.
Chasis	Estructura tubular en acero
Suspensión delantera	Horquilla invertida, Ø43 mm ajustable, rec. 140 mm
Suspensión trasera	Amortiguador ajustable
Freno delantero	Dos discos 320 mm, pinzas radiales de 4 pistones, ABS
Freno trasero	Disco de 260 mm, pinza de pistón simple, ABS
Neumático delantero	110/80 - 19"
Neumático trasero	150/70 - 17"
Distancia entre ejes	1.505 mm
Altura asiento	825 mm
Peso declarado	240 kg
Capacidad depósito	19,5 litros
Consumo	4 l/100 km
PVP	8.313 €

VALORACIÓN

QJ MOTOR SRT 700 X

Diseño	★★★★☆
Prestaciones	★★★★☆
Comportamiento	★★★☆☆
Suspensiones	★★★★☆
Frenos	★★★☆☆
Consumo	★★★☆☆
Precio	★★★★☆

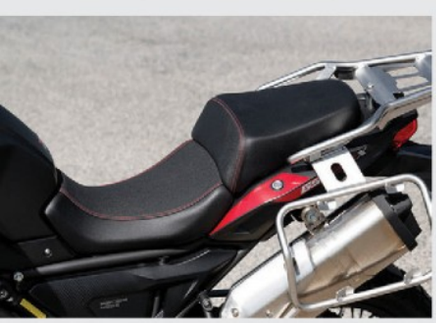
Disponible en 3 acabados: blanco, rojo o gris con detalles flúor

vando el pequeño protector de cárter y los protectores de manos. Todo ello porque la "X" quiere responder mejor al atractivo aventurero de los clientes potenciales. Pero una vez más, se trata de un modelo en el que no se puede desconectar el ABS y tampoco hay control de tracción. Recordemos que la SRT 700 también dispone de una versión más off-road.

Para ofrecer el mejor comportamiento dinámico posible, optó por un conjunto de suspensiones Marzocchi, delante con una horquilla invertida de 43 mm totalmente ajustable y detrás con un monoamortiguador, también totalmente ajustable. Los frenos son Brembo, con discos recortados de 320 mm con pinzas de cuatro pistones delante y un disco de 260 mm con pinzas de un pistón detrás. Las llantas de radios son tubeless con neumáticos mixtos Metzeler Tourance. Los puños y asientos calefactables son un punto a destacar, pero con un gran hándicap: no tienes ninguna indicación de que están funcionando excepto cuando sientes las manos y el trasero calientes, lo que está bien en invierno pero es incómodo en días más cálidos. El salpicadero es sencillo y también se puede conectar por Bluetooth al smartphone.

La guinda del pastel viene en forma de campaña de lanzamiento →

Postura de conducción relajada, manillar ancho y un salpicadero con toda la información necesaria. El parabrisas es regulable en diferentes posiciones.



Las maletas de aluminio son opcionales, pero en estos momentos hay una campaña inmejorable por menos importe. Asiento amplio y cómodo para ambos ocupantes.

inicial, que incluye la oferta de maletas laterales y un top case metálico, por un precio de 7.990 euros (el precio oficial es de 8.313 € para ambas versiones, la limitada a 35 kW y la *full power*).

En cuanto al motor, la 700 X ofrece un enérgico bloque bicilíndrico de 698 cc que entrega 74 CV, 67 Nm, cuatro válvulas por cilindro y llantas de 19" delante y 17" detrás. Es una moto cómoda, con una buena ergonomía y una posición de conducción correcta. Destaca también la extrema suavidad de la caja de cambios de seis velocidades, que además es muy precisa. Hay que hacer notar también el trabajo de las suspensiones Marzocchi, muy eficaces y regulables para cumplir mejor con las exigencias en los más diversos escenarios. Los frenos, por su parte, son potentes, sobre todo delante, ya que el tacto detrás es menos rápido y mordaz. Con un consumo de cuatro litros a los 100 km y un depósito de combustible con una capacidad de casi 20 litros, volvemos a tener una autonomía de más de 400 km.

VOGE 650DSX

La marca premium de Loncin no lleva muchos años en el mercado europeo, pero ha conseguido hacerse un hueco, aunque a veces la estrategia de lanzamiento de nuevos modelos y productos pueda ser discutible. Lo que no es discutible es la importancia que la trail 650DSX ha adquirido para la marca, el mercado e incluso los fabricantes asiáticos, ya que la calidad general del modelo y la estética bien diseñada han hecho que Europa reciba con los brazos abiertos a este miembro de la familia trail. La elección del motor monocilíndrico de 652 cc y refrigeración líquida, con 47,5 CV de potencia a 6.750 rpm y un par máximo de 60 Nm a 5.500

FICHA TÉCNICA | VOGE 650DSX

Motor	Un cilindro, refrigerado por líquido, DOHC, 4v
Cilindrada	652 cc
Potencia	47,5 CV a 6.750 rpm
Par	60 Nm a 5.500 rpm
Limitable	Sí
Nº Marchas	5 velocidades
Velocidad máxima	n.d.
Chasis	Estructura tubular en acero
Suspensión delantera	Horquilla invertida, Ø41 mm, rec. 180 mm
Suspensión trasera	Amortiguador, ajustable, rec. 58 mm
Freno delantero	Dos discos 298 mm, pinzas de 2 pistones, ABS
Freno trasero	Disco de 240 mm, pinza de pistón simple, ABS
Neumático delantero	110/80 - 19"
Neumático trasero	150/70 - 17"
Distancia entre ejes	1.485 mm
Altura asiento	820 mm
Peso declarado	219 kg
Capacidad depósito	18 litros
Consumo	3,5 l/100 km
PVP	7.487 € 7.087 € en promoción

VALORACIÓN | VOGE 650DSX

Diseño	★★★½☆
Prestaciones	★★★☆☆
Comportamiento	★★★☆☆
Suspensiones	★★★½☆
Frenos	★★★½☆
Consumo	★★★½☆
Precio	★★★½☆

A la venta en 3 colores: negro, azul o rojo

rpm no fue casual, todo estaba pensado para ser una propuesta muy válida para los amantes de la aventura que buscaban algo que valiera la pena para sus salidas off-road de fin de semana, con unas dimensiones y un peso contenidos. Y si el mercado lo pedía, Voge se lo dio: un motor monocilíndrico adaptado a las últimas exigencias Euro5, lo que obligó a eliminar parte del carácter tan característico de los motores monocilíndricos, como en el sonido, pero con una energía que sigue emocionando. El consumo es de poco más de 3,5 litros, lo que unido al depósito de 18 litros deja una enorme autonomía, muy útil en viajes largos.

Las suspensiones también dan una idea clara de que se trata de una moto que da mucha importancia a la conducción off-road, debido al enorme recorrido de ambos ejes: la horquilla invertida instalada delante, sin reglajes, tiene 179 mm de recorrido, mientras que el amortiguador trasero ofrece 58 mm de recorrido y la posibilidad de ajustar la precarga del muelle. En la base del retrovisor izquierdo hay un “botón mágico” que permite desconectar rápidamente el ABS cuando se abordan tramos fuera de carretera. La frenada, de buen tacto, es potente y uniforme, gracias al doble disco de 298 mm con pinzas Nissin de dos pistones, y detrás →

hay un disco de 240 mm con pinzas de un pistón.

La estética es muy moderna, agresiva y actual, con iluminación LED, donde destacan las llantas de radios que utilizan Pirelli Scorpion Rally STR para vestir las llantas de 19" delante y 17" detrás. Se hace acompañar de una campaña de reducción de precio para la compra de maletas laterales y un top case de aluminio. El cuadro de instrumentos es una sencilla pero funcional pantalla LCD en color con mucha información, incluida la visualización de la presión de los neumáticos. Dispone de consumo medio, revoluciones, velocidad, nivel de combustible, marcha engranada, reloj, voltaje de la batería y kilómetros totales y parciales.

El motor, que ofrece un medio régimen y una punta más vivos y alegres, transmite ligeras vibraciones al conjunto y encaja a la perfección con la suave y bien escalonada caja de cambios de cinco velocidades. La velocidad máxima es alta y sólo cuando se va rápido se nota una tendencia a crear cierta incapacidad en la parte delantera. En la parte delantera también se encuentra un gran parabrisas envolvente, que se puede ajustar en tres posiciones diferentes. Destacan los buenos acabados, así como el amplio asiento, muy cómodo para ambos pasajeros. Sin embargo, el arco para las piernas podría ser un poco más estrecho, para llegar más fácilmente al suelo. El bastidor, una estructura tradicional de tubos de acero, contribuye al equilibrio y la agilidad del modelo. Los 219 kg de peso en vacío no se hacen notar, ni siquiera al maniobrar en parado. Una bonita opción para los más aventureros, pero que desaparecerá ya este año, para dejar paso a la nueva 900 DSX que se presentó en el Salón de Milán, en noviembre pasado.

MUCHAS BUENAS OPCIONES

Con este "cara a cara", lo que queríamos demostrar eran esencialmente los principales puntos fuertes de cada una de estas opciones, que han contribuido a dar un nuevo rumbo al segmento trail, pero también a cimentar el made in China, cada vez menos problemático. La calidad queda bien reflejada en cualquiera de estas opciones, que acaban tomando protagonismo cuando se mira la relación calidad/precio. Si bien es cierto que la CFMOTO 800MT Explore ocupa una posición más destacada en este apartado, también lo es que Benelli y QJ MOTOR se llevarán todo el protagonismo, como ya indican las ventas.

Por último, los que busquen una moto fiable, ligera, fácil, algo más modesta y bien equilibrada pueden optar por la única monocilíndrica representada aquí, la 650DSX, cuyas aptitudes off-road han quedado demostradas. La Voge abandona la escena para dejar paso a la nueva referencia trail en el segmento medio/alto, la bicilíndrica 900 DSX. Todas ellas tienen en común que ofrecen campañas o descuentos por la compra de un juego de maletas laterales y un top case. En definitiva, opciones para todos los gustos, bolsillos y propósitos. ■

SUSCRÍBETE

APROVECHA ESTE DESCUENTO ESPECIAL Y SUSCRÍBETE POR UN AÑO

RECIBE motos TODOS LOS MESES EN TU CASA POR SOLO 29,90 €

Llama al 91 662 21 37 - suscripciones@grupov.es - www.grupov.es

Nueva generación

HARLEY-DAVIDSON NIGHTSTER SPECIAL

Cada vez son más las marcas que invierten en desarrollar soluciones para atraer a nuevos usuarios a sus gamas y, para ello, es de suma importancia hacer que las motos sean accesibles a los más jóvenes, a todos los niveles, tanto en precio como en prestaciones. Harley-Davidson ya experimentó con modelos de 750 cc y, años después, vuelve a presentar un modelo que se sitúa por debajo de los 1.000 cc. Aquí está la nueva Nightster, en su versión Special.

POR **DOMINGOS JANEIRO** • FOTOS **PAULO CALISTO**

Aunque los clientes fieles a las marcas son extremadamente importantes para ellas, es esencial que llegue "sangre nueva" para lograr la deseada renovación generacional. Sólo así es posible vislumbrar un futuro exitoso, y sólo así es posible aspirar al crecimiento de la marca. Para la firma americana, estas opciones de entrada a la gama no son nada nuevo, como demuestran las Street y Street Rod 750, presentadas hace unos años, pero también otras opciones como la Iron 883, por ejemplo. Mientras que la "legión" de seguidores de la Iron tuvo más repercusión, el éxito de la Street fue más tímido, pero no por ello dejó de ser una apuesta importantísima para H-D. Ahora, la marca ha ido un paso más allá y ha aprovechado que ha presentado con éxito los modelos Pan America y la potente Sportster S para dar vida a una nueva creación, la Nightster en dos versiones, estándar y Special, que ahora hemos tenido ocasión de probar.

Se trata de una Sportster hecha completamente desde cero que, al igual que la Trail y la Sportster S, incorpora un nuevo motor con refrigeración líquida y trae toda la tecnología que los usuarios más jóvenes desean, lo último en interconectividad. Así nace la Nightster Special, una Harley-Davidson de los tiempos modernos, con unos argumentos que harán que las generaciones más jóvenes miren este modelo con nuevos ojos, con los rasgos distintivos de la casa de Milwaukee muy presentes y el "viejo" espíritu H-D muy presente.

TODA NUEVA

Sólo las características principales de este nuevo modelo insinúan cierta familiaridad con la historia de Harley-Davidson, porque todo lo demás es nuevo y más moderno que nunca. Rendimiento y diseño fueron los conceptos básicos detrás del desarrollo de este nuevo modelo y así ofrece una brillante combinación de características clásicas Sportster y el moderno motor Revolution Max 975T; toda una nueva experiencia al alcance de las nuevas generacio- →

VALORACIÓN	HARLEY-DAVIDSON NIGHTSTER SPECIAL
Diseño	★★★★☆
Prestaciones	★★★☆☆
Comportamiento	★★★☆☆
Suspensiones	★★★☆☆
Frenos	★★★★☆
Consumo	★★★★☆
Precio	★★★☆☆

Disponible en 4 acabados: gris, rojo, naranja o negro. Cambia el color del depósito

www.harley-davidson.com/es

Aunque compacto, el conjunto se siente ágil y estable, con bonitos ángulos de inclinación

DESDE 18.000 EUROS

FICHA TÉCNICA	HARLEY-DAVIDSON NIGHTSTER SPECIAL
Motor	Dos cilindros en V a 60°, refrigerado por líquido, SOHC, 4v
Cilindrada	975 cc
Potencia	90 CV a 7500 rpm
Par	95 Nm a 5000 rpm
Limitable	sí
Nº Marchas	6 velocidades
Velocidad máxima	n.d.
Chasis	Estructura tubular en acero
Suspensión delantera	Horquilla convencional Showa Ø41 mm, rec. 114 mm
Suspensión trasera	Dos amortiguadores, ajustables en precarga del muelle, rec. 76 mm
Freno delantero	Disco 320 mm, pinza de 4 pistones, ABS
Freno trasero	Disco de 260 mm, pinza de un pistón, ABS
Neumático delantero	100/90 - 19"
Neumático trasero	150/80 - 16"
Distancia entre ejes	1.556 mm
Altura asiento	705 mm
Peso declarado	219 kg
Capacidad depósito	11,7 litros
Consumo	n.d.
PVP	desde 18.000 €

El salpicadero circular es completamente digital y muy atractivo, con la posibilidad de conectarse a la *app* a través de la cual puedes acceder a toda la información de tu smartphone.

El asiento del conductor es amplio, pero el del acompañante es más bien pequeño. El doble amortiguador tiene precarga de muelle ajustable.

nes de fans de la marca americana.

Uno de los puntos más importantes de este nuevo modelo es el motor. Se trata de un bicilíndrico en V a 60º refrigerado por líquido con 90 CV de potencia a 7.500 rpm y 95 Nm de par a 5.000 rpm. El sistema de admisión de aire de gran capacidad maximiza el rendimiento en toda la gama de revoluciones, además de ofrecer una mayor potencia y un menor consumo de combustible.

CONJUNTO ÁGIL Y MODERNO

La agilidad ha sido otro de los puntos en los que se trabajó mucho, y eso se nota en las dimensiones compactas y contenidas, la larga distancia entre ejes, el bajo centro de gravedad y la equilibrada distribución del peso. El bastidor es ligero y el motor es un punto estructural clave. Las estriberas están situadas en un punto intermedio y la posición del manillar y el asiento ofrecen una postura del cuerpo adelantada que sigue siendo cómoda. La altura del asiento al suelo de sólo 705 mm permite apoyar ambos pies en el suelo, lo que transmite al instante una extraordinaria sensación de seguridad. Lejos quedan los días en los que las motos Harley-Davidson eran conocidas por su dureza y falta de opciones de ajuste. Ésta dispone de una horquilla Showa de 41 mm montada delante y, detrás, dos amortiguadores con ajuste de precarga de muelle.

La modernidad ha llegado para quedarse y eso se nota en el sistema *Rider Safety Enhancements*, que consiste en una serie de nuevas tecnologías diseñadas para ofrecer a los usuarios la mayor seguridad posible, tanto al acelerar como al decelerar y frenar. Estos sistemas son: ABS, control de tracción (TCS) y también el *Drag-Torque Slip Control System* - DSCS que

En el frontal destacan la 'cupulita' del faro y la llanta de 19"

MIRA AQUI EL VÍDEO

https://youtu.be/G986Ga6QtNO

La postura de conducción es erguida y cómoda, con un asiento amplio. La altura al suelo es de apenas 705 mm.

gestiona la entrega de potencia en tres niveles diferentes: Road, Sport y Rain. Con sólo pulsar el botón Mode puedes optar por el modo Road, que ofrece el mejor equilibrio entre la respuesta del acelerador y la intervención del ABS y el TCS. Por otro lado, está el modo Sport, que ofrece una menor intervención de los sistemas de seguridad, una capacidad de aceleración más inmediata y un mayor efecto freno motor. Por último el modo Rain, que entrega la potencia de forma limitada, un frenado del motor limitado y una mayor intervención del ABS y el TCS.

El depósito de 11,7 litros está bajo el asiento y la iluminación es full-LED. El estilo recuerda a las clásicas Sportster, pero con acabados de primera, cuidadosamente elegidos para que siga teniendo un toque de lujo, elegancia y exclusividad sólo disponible en marcas como H-D.

VERSIÓN ESPECIAL

Comparte todos los componentes ya enumerados con la versión básica, pero esta Especial va más allá en términos de calidad y refinamiento. Destacan los dos asientos, para poder disfrutar de la conducción a dúo; las llantas de aluminio con control de presión de los neumáticos; el manillar elevado y rebajado; un panel TFT redondo de 4" con toda la información disponible, incluyendo conectividad, infoentretenimiento y emparejamiento con smartphones e intercomunicadores de casco; la *app* Harley-Davidson que permite acceder a la navegación; frenos Brembo con discos de 320 mm delante y 260 mm detrás; control de crucero y toma USB también de serie.

TRADICIÓN Y MODERNIDAD

Cuando miras a la nueva Nightster, te encuentras con una imagen familiar, una moto que emana ca- →

El motor Revolution Max 975T de nueva generación está refrigerado por líquido y en cuanto a estética es moderno y de aspecto atractivo.

La opción de los espejos en los extremos del manillar parece que no es muy funcional pero ofrecen suficiente visibilidad.

El silenciador, que tiene una configuración 2 en 1, es discreto, pero en el lado derecho el colector está muy cerca de la pierna.

rácter, baja, larga y musculosa, que inmediatamente te hace "morritos". Cuando te acercas, ves el nuevo bloque, que en términos estéticos es totalmente diferente a sus predecesoras, con una imagen más moderna, sencilla y robusta, como la de la Pan America o la Sportster S. El motor Revolution Max 975T es muy lleno, en cualquier rango de uso; no vibra tanto como las generaciones anteriores, pero sigue dando algunas vibraciones muy leves. Lo que también se aprecia, sobre todo en los días más calurosos y en entornos urbanos, es el calor que emana el motor, especialmente en el lado derecho, donde el colector está casi contra la pierna aunque vaya debidamente protegido; en carretera apenas se aprecia. El motor, que da 90 CV y 95 Nm de par muy disponibles, tiene un consumo final muy agradable de 4,5 litros sin cuidados ni restricciones. El nivel de electrónica te transporta al presente y al futuro, aunque esto pueda sonar escandaloso para los puristas. Pero lo cierto es que las nuevas generaciones agradecerán toda esta electrónica e interconectividad con la moto, ya que a través de la *app* para smartphones Harley-Davidson, conectada vía Bluetooth al cuadro de instrumentos digital redondo de 4", ya puedes disponer de toda la información como la navegación, realizar o contestar llamadas y enviar o recibir mensajes. Y si además conectas el intercomunicador del casco al salpicadero y al smartphone, podrás disfrutar de tu música favorita, escuchar la navegación y contestar/realizar llamadas.

DESTACA SU ACCESIBILIDAD AL SUELO, CON UNA ALTURA DE APENAS 705 MM, QUE PERMITE APOYAR AMBOS PIES

Gracias a la electrónica, se dispone de tres modos de conducción, que pueden seleccionarse sobre la marcha pulsando el botón de modo, que cambia inmediatamente el comportamiento de la Special, sin necesidad de cortar gas o parar la moto. Los modos son Road, Sport y Rain, cada uno con una entrega de potencia y niveles de intervención electrónica ajustados. El control de tracción puede desconectarse en cualquier momento mediante un mando situado en el puño izquierdo. Y hablando de botones, tanto en el puño izquierdo como en el derecho hay una serie de mandos que requieren personalización, incluido el control de crucero, de serie en esta versión Special, así como los puños calefactables.

En cuanto a la manejabilidad de la moto, destaca su accesibilidad al suelo, donde puedes apoyar los dos pies en el suelo y, aunque pesa 219 kg a pleno régimen, este peso no se nota en marcha o maniobrando en parado. La suspensión se siente un poco firme y sólo tienes la opción de ajustar la precarga del amortiguador trasero. Los frenos, por su parte, son Brembo, muy potentes y fáciles

de dosificar, sin que el sistema ABS muestre demasiada intervención. El asiento es ancho y cómodo y la posición de conducción, aunque algo más agresiva de lo acostumbrado, sigue siendo confortable. El pequeño bisel del faro parece insignificante, pero marca la diferencia en términos de aerodinámica. En términos dinámicos, permite tomar curvas muy rápidamente, pero como es de esperar, las estriberas tocan rápidamente el suelo y si no "escondes" bien los pies, desgastarás las suelas muy rápidamente. El radiador de generosas dimensiones proporciona una buena refrigeración al motor y las llantas de 19" en la parte delantera le dan un estilo muy distintivo pero familiar. La gama de accesorios es amplia y permite personalizar la Nightster al gusto.

El nuevo modelo de acceso a la gama Harley-Davidson está disponible en dos versiones, la base y la Special, esta última en cuatro colores, gris (*Billiard Grey*), negro mate (*Black Denim*), rojo (*Red Rock*) y naranja (Baja Orange), por un precio de 18.000 euros/base +450 € extra por cada color. ■

VISITA A LA FÁBRICA BREMBO

Visión de futuro

Se dedica a 'frenar' desde hace más de 60 años, y a pesar de ello, su actividad crece a ritmo vertiginoso. Su hambre y sed por avanzar han hecho de ella ser líder del sector, y poder ofrecer sistemas completos. Ahora está en disposición de abrir camino hacia el futuro.

POR **ALEJANDRO MÉNDEZ** • FOTOS **BREMBO S.p.A.**

En Bérgamo, una pequeña ciudad al nordeste de Milán, en Italia, existe un parque industrial adyacente a la izquierda de la A4, en dirección a la ciudad Lombarda. Es inconfundible y llama la atención porque mientras viajas en coche puedes ver un muro de color rojo intenso justo pegado a la autopista, que delimita la zona. El interior alberga a un puñado de empresas dedicadas a la investigación e innovación tecnológica de diversa índole, y, sin querer desmerecer la labor de ninguna de las que allí tienen su sede, hay una que destaca por encima del resto por derecho propio. Desde hace 63 años se dedica a la industria de los frenos en el mundo de la automoción, y, casi desde entonces, su nombre es sinónimo de calidad y su producto, reverenciado a partes iguales tanto por entusiastas como por profesionales del sector. Como ya habrás podido adivinar hablamos de Brembo, la firma líder en sistemas de frenado, no sólo de automóvil, por descontado también en motos.

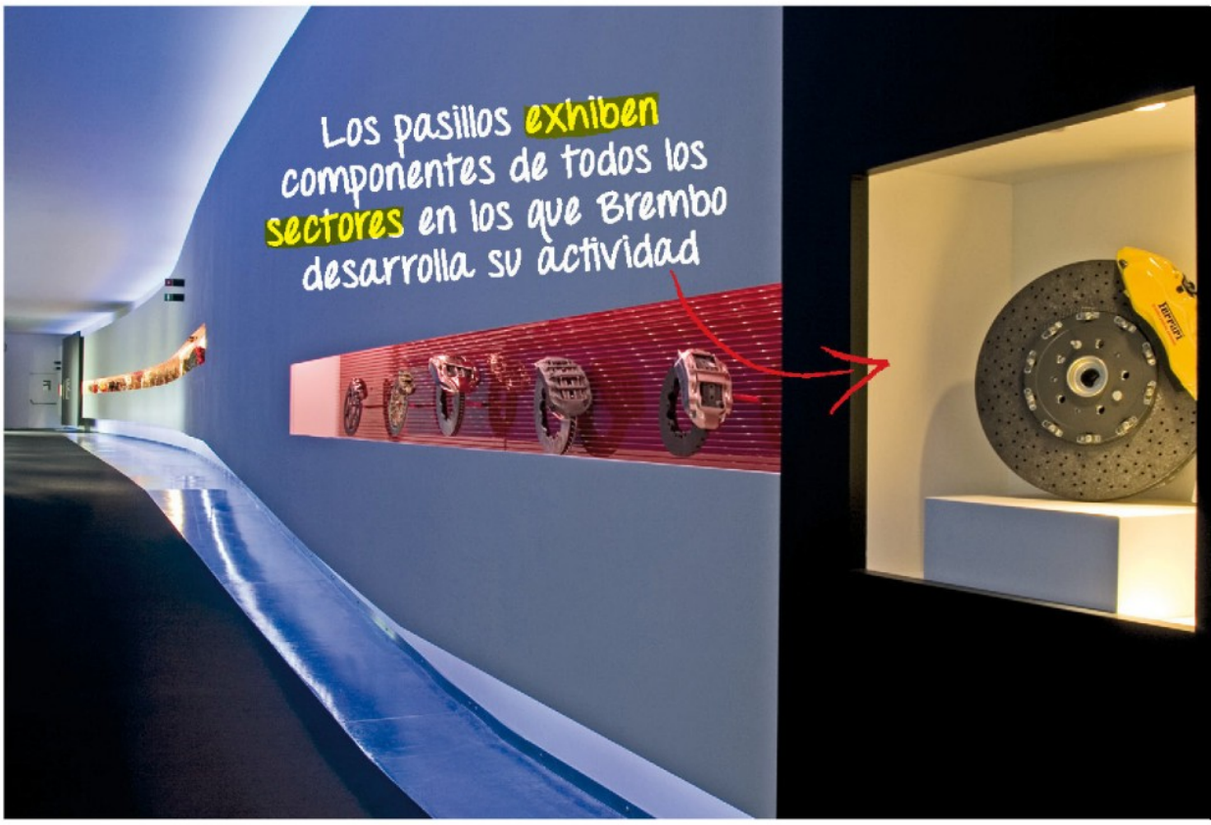
Desde hace tiempo es una firma lider del sector y una de las marcas mejor valoradas y con más prestigio no ya de Italia sino de todo el mundo. Y visitando sus instalaciones es fácil ver por qué. Orden, limpieza, pulcritud, organización... son conceptos que deberían presidir cualquier empresa para facilitar su progreso. En Brembo están presentes en cualquier rincón, es algo obvio a la vista, pero aquí hay algo más.

Desde que llegas puedes apreciar sobre todo, una sensación constante de amplitud en el espacio, además de originalidad y diseño, que rezuma en todos los rincones, y que se traslada a todas las áreas. Dos detalles: ya el edificio de entrada destila pura modernidad, con un ambiente sereno y toques futuristas que indican "algo más". Paredes límpidas, huecos amplios de mucha altura, luz indirecta (cuando no es natural que viene del techo); un poco más allá, en un pasillo adyacente, tres cuadros NFT's digitales se reproducen en bucle infinito en sendas pantallas. ¿Por qué? Son el resultado de la pasión de la empresa por la innovación y la belleza, algo que ya queda patente en sus productos, pero, en este caso

aplicado a una disciplina por la que también se interesa, el arte. Son el encargo hecho a un artista que ha unido tecnología moderna, energía y movimiento, creando una obra de arte vanguardista y, por cierto, única (característica de los NFT's). No es, ni mucho menos, el lugar donde esperarías encontrar algo así.

HACE 63 AÑOS...

Brembo se fundó en 1961 por Emilio, Sergio y Alberto Bombassei, junto a Italo Breda, a las afueras de Bérgamo. En 1964 comenzó la producción de los primeros discos de freno para el mercado de repuestos, y, ya entonces, la especialización de la empresa y la calidad de sus productos obtuvieron reconocimiento internacional, allanando el camino para que Brembo se convirtiera en líder del mercado europeo de discos de freno de repuesto.



En 1972 comenzó a suministrar componentes a Moto Guzzi y la marca Brembo se asoció con las mejores motocicletas de Europa.

En 1975 equipó por primera vez a la escudería Ferrari de Fórmula 1, y, a partir de ahí, Brembo se convirtió en el nombre líder en sistemas de frenos para los deportes de motor. Desde entonces su prestigio no ha hecho sino ir en aumento, extendiendo su excelente hacer en el mundo del automóvil y también en el de las motos. Su currículum deportivo incluye 72 Campeonatos Mundiales y más de 600 victorias en carreras de MotoGP, Moto2, Moto3, WSBK, entre otros.

EN BREMBO HAY UNA ENORME PASIÓN POR LA INNOVACIÓN Y LA BELLEZA

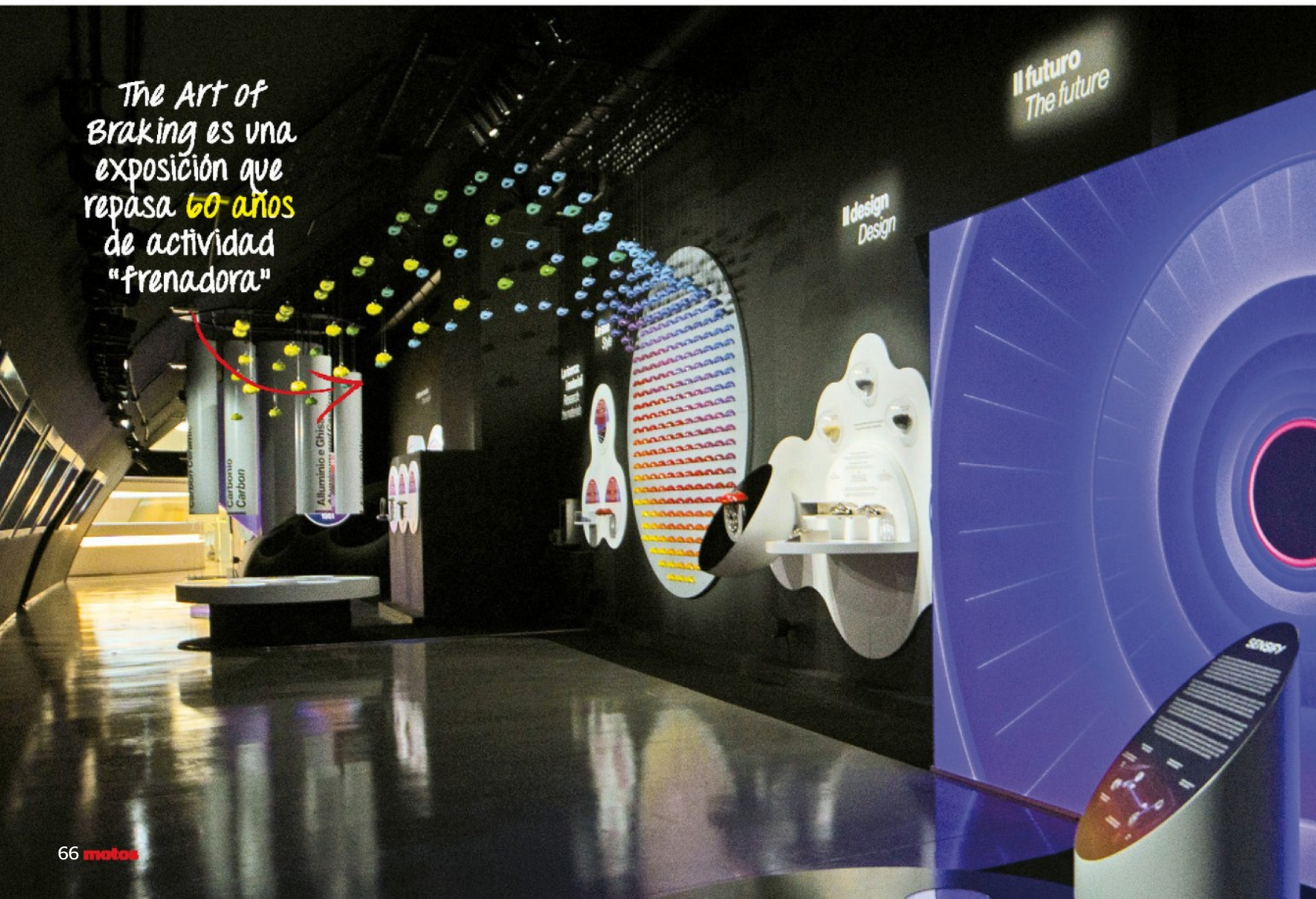
Sus productos se usan como equipo de origen en multitud de fabricantes del sector y como componente predilecto en equipos de competición, ya que son sinónimo de calidad, fiabilidad y durabilidad. Tanto es así que incluso algún fabricante japonés de motos (país donde están dos de sus competidores directos), optan por la firma italiana como componente original en modelos de alta gama.

SISTEMA COMPLETO

A día de hoy la empresa mantiene una excelente salud, con unos ingresos de 2.919 millones de € declarados en el tercer trimestre de 2023, y un beneficio bruto de explotación de 500 millones de €. Sus inversiones netas y el aumento de los activos arrendados están valorados en 252 millones de €. Posee una plantilla global de más de 15.000 personas, con presencia en 15 países, en los que tiene repartidos 32 plantas de producción, oficinas comerciales y 9 centros de I+D. Su portfolio lo componen las marcas comerciales Brembo, Bybre, Marchesini y dos empresas subsidiarias, J.Juan y SBS Friction, con las que cubre prácticamente todo el espectro del sector y, por ende, las necesidades del cliente.

CONTROLA TODO EL PROCESO, Y POSEE LOS COMPONENTES PARA OFRECER SISTEMAS COMPLETOS

De esta forma es capaz de ofrecer desde un único componente, ya sea pinzas, discos, pastillas, bombas o llantas, o, al disponer de todos los elementos, sistemas completos de frenado, algo que ya hace para modelos de fabricantes como Harley-Davidson, Ducati, BMW o KTM, entre otros. Además, de un tiempo a esta parte, también es la elección para motos de alguna de las emergentes marcas chinas.



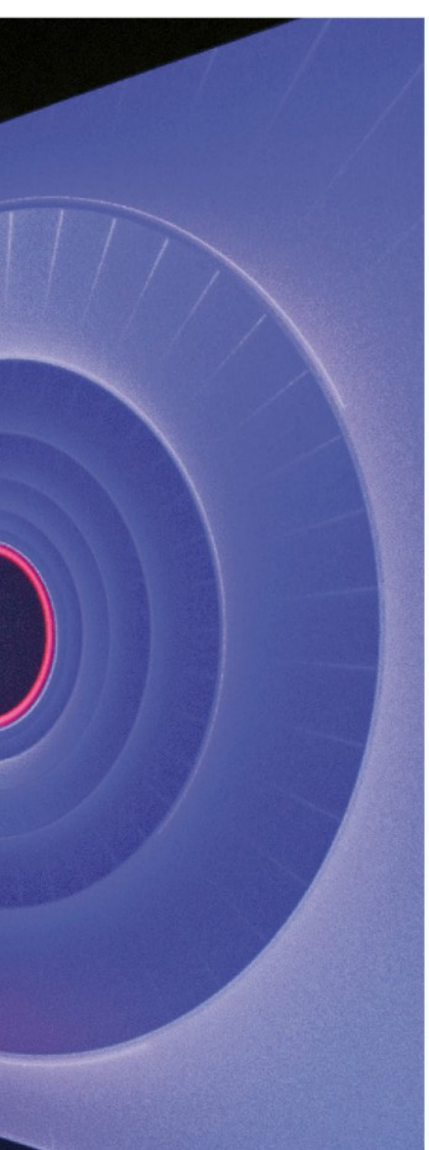
Se llama Sensify y se trata de un sistema completo de frenado inteligente que integra un avanzado software basado en inteligencia artificial junto a sus componentes. Básicamente es un sistema de frenado similar a los actuales pero carente de cables que transmitan la fuerza de frenado a las pastillas o que transporten líquido de frenos. En su lugar, combina los elementos esenciales para frenar, esto es, discos y pinzas, con un cerebro digital y unos sensores que controlan cada rueda de forma independiente.

En realidad, no es muy distinto de lo que ocurre con los sistemas de aceleración de muchas motos de alta gama, el llamado *ride-by-wire* (rbw) o acelerador sin cable, pero aplicado a los frenos (*brake-by-wire* o bbw) junto a una centralita inteligente que toma las decisión de qué rueda frenar y con cuánta intensidad. Además, resulta una solución de frenado más sostenible, ya que, gracias a la acción de frenado optimizada para cada rueda, combinada con la ausencia de contacto entre pastillas y discos, se consigue reducir las emisiones.

Como dice el refrán *"En casa del herrero, cuchara de palo"*. Para una empresa dedicada a "frenar" no es factible pisarlo a fondo en su propia actividad, sino todo lo contrario... y avanzar a toda velocidad hacia el futuro. ■

CREAR FUTURO

¿Recuerdas los cuadros NFT's que decoran la entrada de su sede, mencionados más atrás? Son un claro reflejo de que la empresa tiene la mirada puesta en las tecnologías de vanguardia. Y, siendo así, ¿Crees que no haría por avanzar su propia tecnología hacia los sistemas del futuro? O, no ya avanzar hacia ellos, sino incluso crearlos. Eso es lo que se desprende de su más reciente logro.



Un operario retoca una pinza de competición, limando asperezas finales. Debajo, algunas llantas de la prestigiosa marca Marchesini, propiedad de Brembo.

VIAJAR EN MOTO ELÉCTRICA

Del sueño a la realidad

Para muchos usuarios viajar en moto eléctrica sigue pareciendo una utopía con algunos tintes de ciencia ficción. Pero hoy en día es mucho más fácil de lo que parece, aunque requiere una planificación algo más cuidadosa que con una moto de combustión. La verdad es que se parece un poco a rememorar aquellas aventuras que veíamos y leíamos a los viajeros de los años '70 y '80, en las que nunca sabían muy bien a qué atenerse... Pero en realidad no es así

POR **DOMINGOS JANEIRO**
FOTOS/FUENTE **ZERO MOTORCYCLES Y ALICIA SORNOSA**

Lanzarse a la carretera con la vista puesta en un destino lejano siempre requiere un mínimo de preparación y planificación, sobre todo si la idea es combinar el placer de conducir con la tranquilidad de tenerlo todo perfectamente previsto. Cuando se trata de viajar en moto eléctrica, la filosofía es similar, aunque hay algunas recomendaciones adicionales importantes a tener en cuenta a la hora de planificar, tal y como explican desde Zero Motorcycles, y una de sus embajadoras más conocidas, la periodista y viajera Alicia Sornosa.

PARECE MENTIRA...

Si nos hubieran dicho hace unos pocos (¿muy pocos?) años, que en el futuro podríamos hacer largos viajes en una moto 100% eléctrica, cruzar fronteras y aventurarnos a otros países europeos sólo con energía eléctrica, habríamos pensado que era una locura. Pero hoy día esto ya es una realidad, desmitificada cada día, por fabricantes como Zero Motorcycles, una de las marcas más empeñadas en demostrar que el futuro sí puede ser eléctrico, a través de modelos no sólo muy eficientes en términos dinámicos, sino cada vez más avanzados tecnológicamente y, por tanto, capaces de ofrecer una generosa autonomía que permita aspirar a viajes de media/larga distancia. Alicia Sornosa, periodista, escritora y viajera, puede contar que recorrió más de 3.000 kilómetros sobre una Zero SR/F entre España y Suiza. Como ella misma dice, *"Sí, es posible hacer rutas largas en una moto eléctrica, como hice yo. La única diferencia es que hay que plantear el viaje de otra manera, con otros tiempos. Dependiendo del país por el que quieras viajar, tendrás una red de cargadores mejor o peor y, al fin y al cabo, una aventura siempre es una aventura"*.

Desde el deseo de marcas y experiencias como la de Alicia de romper mitos y miedos, esta serie de recomendaciones y consejos van dirigidos a todos aquellos usuarios

auténtico deleite para los sentidos, pero las horas y cientos de kilómetros acumulados encima del asiento, en una determinada posición de conducción, y los "castigos" del mal tiempo, contribuyen al desgaste físico. Es muy importante estar bien preparado física y mentalmente para tener las mayores garantías de seguridad durante el viaje. Dormir y descansar bien antes de cada viaje por carretera es la clave principal, así como hacer estiramientos, mantenerse bien hidratado y comer bien durante el día (evitando los excesos). Y es muy importante no olvidar hacer una pausa cada dos horas para descansar, estirar las piernas y reponer fuerzas. Durante la conducción no se debe bajar la guardia, hay que ser prudentes, adoptar una conducción preventiva y, aunque parezca obvio, cumplir las normas y señales de tráfico, los límites de velocidad y respetar a los demás usuarios de la vía.

MOTO, EQUIPAMIENTO Y DOCUMENTACIÓN

Ésto se puede considerar un paso "pre-inicio" a la salida del viaje, y consiste en asegurarse absolutamente de que tu compañera de viaje está preparada y en perfectas condiciones para minimizar los riesgos de posibles percances mecánicos que podrían terminar o retrasar tu viaje, o peor aún, poner en peligro tu seguridad y la de los demás. Es mejor pecar por exceso de precaución que por defecto, así que lo mejor es revisar bien la presión de los neumáticos, frenos, amortiguadores, batería y otros elementos como las luces y que no haya pérdidas de líquidos. En caso de duda, es mejor acudir al mecánico que correr riesgos. Y otro aspecto importante es la limpieza. Antes de emprender el viaje, conviene lavar la moto para asegurarse de que ser visto y de que se tiene la mejor visibilidad posible. Y después de la moto, es hora de hablar de uno mismo.

Independientemente de la duración del viaje, el equipamiento adecuado es imprescindible. Un casco homologado, de talla correcta, con el cierre bien ajustado, chaqueta y pantalón con protecciones, guantes y calzado específico para moto son importantísimos. Hoy en día, el mercado cuenta con numerosas opciones de equipamiento, muchas de las cuales cubren todas las estaciones del año.

Por último, antes de girar la llave de la moto eléctrica, es muy importante comprobar que se dispone de toda la documentación necesaria, tanto la propia como la de la moto: carnet de conducir, DNI o pasaporte, documentación de la moto, seguro incluido. "*Aparte del tema de la carga, todo lo que conlleva la organización del viaje es igual. Llevar maletas estancas, poco equipaje, pocas herramientas ya que el motor eléctrico no consta de miles de piezas... La gran diferencia logística es tener* ➜

que quieran aventurarse por primera vez en un viaje en moto eléctrica más económico y sin humos. "*La Zero SR/F que utilicé para mi viaje consumía menos de la mitad de electricidad que hubiera gastado en una moto de combustión*", añade.

PRIMER PASO: TÚ

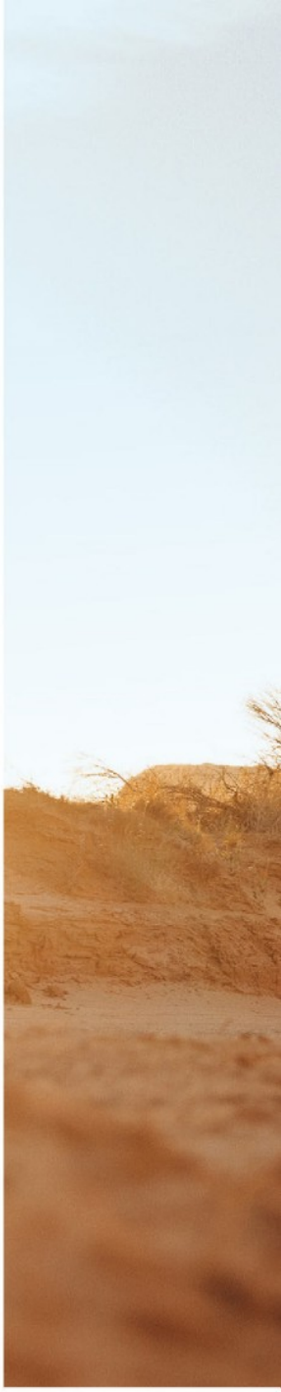
El primer paso hacia un viaje de éxito eres tú, tu voluntad, determinación y motivación. Sin esa voluntad, se está a medio camino del fracaso. Los viajes en moto pueden ser un

que llevar los cables para recargar las baterías", explica la escritora.

EL CAMINO

Planificar un viaje al detalle es aún más importante cuando se trata de una moto eléctrica. En cualquier viaje siempre es importantísimo planificar la ruta con antelación, las horas de salida de cada día, el recorrido, las distancias diarias a recorrer, el estado de las carreteras y las fronteras, las paradas a hacer (se recomienda parar al menos cada 200 km), los lugares donde se va a comer o dormir...

Evidentemente, si viajas en moto eléctrica, tienes que ser muy consciente de la autonomía de tu moto, de cuánto dura cada carga y planificar tus paradas para recargar las baterías. Lo ideal es hacer coincidir las paradas para comer y descansar al final del día con las recargas. También es idóneo hablar con alguien que ya haya hecho otros viajes, ya sea en coche o en moto eléctrica, para que te recomiende varias aplicaciones para encontrar los puntos de recarga en los lugares por los que vas a pasar. Es muy importante asegurarse de que los hoteles en los que se va a pernoctar disponen de cargadores y, si es así, que funcionan... A este respecto, la viajera nos cuenta que, a la hora de buscar hoteles, se centró sólo en aquellos que mencionaban que disponían de cargadores, pero hubo algún que otro percance: "*En los hoteles, me encontré con algunos cargadores que no funcionaban, otros que no tenían cargadores, pero nunca tuve ningún problema cuando sacaba el cargador y lo enchufaba en una toma normal. A veces había estaciones de carga cerca de los hoteles y no tenía más remedio que salir del hotel para cargar la batería, aunque cada vez hay más hoteles con cargadores. En los de cuatro estrellas no había ningún problema, hay marcas de coches como Porsche o Tesla que tienen allí sus propias estaciones de carga rápida*".



LA TECNOLOGÍA, A TU SERVICIO

El mundo digital es un gran aliado para los motoristas, ya que en la actualidad existen multitud de espacios virtuales en los que puedes encontrar un sinfín de información útil para tu viaje, tanto para ayudarte en la planificación previa como durante el propio trayecto. Aunque existen varias *apps* que informan sobre cada punto de recarga, una

de las más completas, elegida por nuestra viajera, es *Electromaps*, que ella utilizó como referencia para consultar diariamente las mejores opciones para cargar las baterías de su moto. Según nos cuenta, "*siempre busco estaciones de carga de energía verde y también de carga rápida, para no tener que esperar más de 20 minutos en cargar*".

LISTO PARA SALIR

Ha llegado el momento de girar la llave de tu moto eléctrica y emprender el esperado viaje. En una moto, lo más importante es el trayecto y no el destino, así que prepáralo todo con antelación para que puedas centrarte al máximo en vivir y disfrutar del viaje. Viajar en moto eléctrica tiene aún más ventajas, como nos cuenta Alicia: "*Se oye el sonido de los neumáticos (una sensación increíble que disfruté mucho), la entrega de potencia de la moto y cómo te permite circular por las carreteras más reviradas. Me divertí mucho atravesando pueblos, subiendo y bajando montañas y valles. Todo ello a los mandos de un vehículo del futuro, sin ruidos y con todas las sensaciones únicas que sólo tienen las motos*".

¿Hay lugar para la improvisación? "*Claro que lo hay, y mucho*", responde Alicia, aunque todo parezca estar muy bien planificado. Siempre te vamos a encontrar con cargadores que no funcionan o que están ocupados por un coche durante horas, esto es imprevisible, hay que verlo como parte de la aventura, y no dejar que se descargue la moto hasta el final, así siempre tienes margen de maniobra.

Al final, seguro que cualquier lector tendrá la misma reacción que la viajera española cuando le preguntamos si repetiría la hazaña: "*Repetiría una aventura así hoy mismo. Pero en lugar de 3.000 kilómetros, haría 10.000*". ■

Honda ofrecía
una moto muy
diferente a toda
la competencia

HONDA MB5

Revolución deportiva

Algunas motos son inolvidables. La Honda MB5 es una de ellas, por todos los recuerdos que despierta cuando la ves o la oyes. Es un hilo curioso, tan intrincado como distintivo, que al desenredarlo te transporta a lugares, amigos y situaciones de tu adolescencia, tan rica en deseos e imprevistos, como difícil de imaginar para la nueva generación inmersa en el Wi-Fi.

POR **ALBERTO PIRES** • FOTOS **PAULO RIBEIRO**

La Honda MB5 no dejó indiferente a nadie cuando apareció a finales del '79. Eran tiempos de cambio, de enorme evolución tecnológica y de singularidad estética. Colores, líneas, gráficos, periféricos y opciones mecánicas formaban parte de la identidad de cada fabricante, afirmando su personalidad. Y, por si fuera poco, también eran reconocibles acústicamente.

Honda no escatimó esfuerzos en su creación, innovando a todos los niveles y prestando gran atención a los detalles. Esto sólo puede explicarse por el hecho de que pensaba en el crecimiento y la evolución del motociclismo para todos los que entraban en contacto con ella. De hecho, sólo cuando la comparas con las otras 50 cc de la época te das cuenta de la magnitud de lo que ofrecía.

El bastidor no se parecía a nada que se hubiera hecho antes, formaba parte integral del diseño y permitía resaltar la presencia del motor. Las llantas eran Comstar, en una configuración minimalista con sólo tres brazos, el depósito encajaba en las líneas definidas por el bastidor y para albergar 9 litros de capacidad se prolongaba bajo el asiento en casi toda su longitud. El motor, pintado de negro, tenía una culata de generosas dimensiones, con la forma de las aletas dirigiendo el flujo de aire a la zona de mayor calor. Los amortiguadores eran más inclinados de lo habitual, reforzando la línea oblícua del bastidor, pero estaban pintados también en negro para minimizar su presencia. El cuadro de instrumentos se situaba en un bloque rectangular, rompiendo con las tradicionales esferas cilíndricas, y el piloto trasero emergía del asiento, con formas generosas, en línea con otros modelos de mayor cilindrada de la marca.

MÁXIMA POTENCIA

Honda nunca ha hecho grandes concesiones, ha estudiado cada mercado con la debida atención y ha creado modelos capaces de cumplir →

El freno de disco delantero era una baza importante... estéticamente, porque en términos prácticos, perdía frente a los tambores de la época.

El salpicadero rechaza los tradicionales diales redondos, optando en su lugar por dos ventanas cuadradas en una estructura rectangular.

El motor, equipado con un revolucionario eje de equilibrado, está prácticamente exento de vibraciones.

Las hermosas llantas Comstar dejan mucho que desear en cuanto a resistencia.

sus requisitos legales. Como era una época de gran independencia legislativa, aún muy lejos de la estandarización actual, se fabricaron varias MB. En cuanto al motor, se fabricaron con cajas de cambios de 4, 5 y 6 velocidades. Debido a los diferentes permisos de conducción y a los límites de velocidad inherentes, las limitadas entregaban 2,5 CV y las de plena potencia 7 CV. En algunos países se vendían con un pequeño carenado delantero, en otros sin carenado, unas veces con potencia y otras con manillar elevado. La versión para EE.UU., por ejemplo, donde no se comercializó hasta 1982, era la menos interesante, con un asiento más corto, sin reposapiés, sin carenado y con un manillar inapropiado.

Las pocas unidades MB5 que llegaron a nuestro mercado lo hicieron en una configuración interesante, con caja de cambios de cinco velocidades y sin limitaciones, rindiendo 7 CV de potencia. Las versiones limitadas para algunos países europeos tenían un limitador en la salida del escape, en el cilindro, en la conexión entre la caja del filtro de aire y el carburador y un CDI específico. En algunos otros mercados llegó con 6 marchas, pero en la mayoría de los casos sólo tenían 5 velocidades, y en Holanda sólo 4 relaciones. En otras palabras, si pillas una unidad, ten en cuenta de dónde viene y de qué versión se trata.

A mediados de los '80 recorrí unos 300 kilómetros en la MB5 de un amigo. Es curioso cómo el tiempo distorsiona los recuerdos. Siempre me pareció que era muy buena rodadora y que andaba que se las pelaba, pero quizá no era así. La que he probado ahora, a pesar de venir de Alemania, tener una caja de cambios de 5 velocidades y ser originalmente limitada, porque ya ha sido reacondicionada, se acerca mucho a la versión full power pero lo que entrega no es tan emocionante como recordaba. Sin embargo, no ha perdido la magia de

permitirte retroceder en el tiempo. Se mantiene la suavidad de funcionamiento del motor, sin apenas vibraciones gracias a la inclusión de un eje de equilibrado, la ligereza del accionamiento de la caja de cambios y el motor despertando en cuanto alcanzas las 6.500 rpm, debidamente envuelto por un sonido ronco y característico, que hace gárgaras a bajas rpm y sube de frecuencia sin perder su personalidad a medida que aumentan las vueltas.

AMANDO LA VELOCIDAD

La posición de conducción es curiosa, ya que el asiento acerca mucho las manos y casi parece que estés sentado sobre una tabla. Esto se debe a que el depósito de combustible está a la altura del asiento y no sobresale por el lateral. La ligereza de una 50 cc se multiplica por la rapidez de la dirección, por lo que eres libre de dedicarte exclusivamente a observar la aguja del cuentarrevoluciones y las irregularidades de la carretera. Las llantas Comstar son tan bonitas como frágiles, y pasar por las tapas de alcantarilla rugosas o por zonas de adoquines más irregulares era casi criminal. Peor eran aún ciertas "pequeñeces", sobre todo en la fase de aprendizaje. Me acordé de verlas en los años '80 con alabeos superiores a 5 cm, como si fuesen aspas de ventilador. Había quien las enderezaba; quedaban mejor, pero nunca volvían a ser lo mismo.

El freno de disco era otro detalle muy apreciado. Era mucho menos eficaz que el tambor delantero de una DT 50 MX.

Si te dabas un paseo por zonas de moteros de entonces, estaba garantizado encontrar una gran variedad de 50 cc, incluyendo RD, DT, NSR, MB y hasta MX. Si estaban aparcadas en la acera, era fácil identificar a sus propietarios porque llevaban su AGV o NZI en el brazo, y si la ruta era corta, probablemente seguirían allí. Salir a las avenidas o vías rápidas en construcción o recién acabadas y libres de tráfico, y poder exprimir el motor a fondo (incluso sin el casco, que aún no era obligatorio) era una experiencia realmente excitante. A veces te tocaba llenar el depósito para agradecer el paseo y no dejarla "silbando", y te asegurabas el poder pedirla prestada otro día. Sentir la velocidad en la cara, el frescor de la noche y las "lagrimillas" en los ojos era todo uno.

Casi parece que fue ayer... y eso que han pasado unos 30 años. Pero estuvo muy bien. ■

Precios de motos nuevas

LEYENDA:
Cilindrada: (en cc) • Potencia: (en CV) • Frenos: D= Disco T= Tambor F= Disco Flotante Ø= Diámetro en mm • Altura: (en mm) • Peso: (en kg)

APRILIA

Piaggio España
Av. De Europa, 19. Alcobendas, Madrid 28108 • Tfno: 91 3109950
www.aprilia.com/es

MODELO	CON CARNET	CILINDRADA	POTENCIA	RUEDA DELANTERA	RUEDA TRASERA	FRENO DELANTERO	FRENO TRASERO	ALTURA ASIENTO	PESO VACÍO DECLARADO	PRECIO
SXR	AM	49	3,2	120/70 - 12	120/70 - 12	D220	D140	775	n.d.	2.599
RX 125	A1	124	14,9	100/80 - 17	130/70 - 17	D300	D220	905	124	3.599
SX 125	A1	124	14,9	90/90 - 21	120/80 - 18	D260	D220	880	134	4.099
RS 125	A1	124	15	100/80 - 17	140/70 ZR17	D300	D220	820	144	4.999
Tuono 125	A1	124,2	14,9	100/80 - 17	140/70 ZR17	D300	D220	810	144	5.099
SR GT 125	A1	125	14,9	110/80 - 14	130/70 - 13	D260	D220	799	144	3.499
SR GT ABS 125	A1	125	14,9	110/80 - 14	130/70 - 13	D260	D220	799	150	3.699
SR GT Sport 125	A1	125	14,9	110/80 - 14	130/70 - 13	D260	D220	799	144	3.599
SR GT Sport ABS 125	A1	125	14,9	110/80 - 14	130/70 - 13	D260	D220	799	150	3.799
SR GT 200	A2	174	17,6	110/80 - 14	130/70 - 13	D260	D220	799	n.d.	4.499
SR GT Sport 200	A2	174	17,6	110/80 - 14	130/70 - 13	D260	D220	799	n.d.	4.599
RS 660	A	659	100	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D320	D220	820	183	11.999
RS 660 35 kW	A2	659	48	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D320	D220	820	183	11.899
RS 660 Extrema	A	659	100	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D320	D220	820	183	13.849
Tuono 660	A	659	95	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D320	D220	820	183	10.949
Tuono 660 Factory	A	659	95	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D320	D220	820	183	11.349
Tuareg 660	A	659	80	90/90 21	150/70 R18	2D-300	D-260	860	204	11.999
Tuono V4	A	1.077	175	120/70 ZR17	190/55 ZR17	2D-320	D-220	825	209	16.049
Tuono V4 Factory 1100	A	1.077	175	120/70 ZR17	200/55 ZR17	2D-320	D-220	825	209	19.049
RSV4 1100	A	1.099	217	120/70 ZR17	200/55 ZR17	2F-330	D-220	845	202	20.049
RSV4 1100 Factory	A	1.099	217	120/70 ZR17	200/55 ZR17	2F-330	D-220	845	202	26.049

BENELLI

Keeway Motor España, S.L
C/ Menorca, 39. Pol. Ind. Can Canals. Sant Quirze del Vallés. 08192 Barcelona • Tfno: 93 7219180
benellimotor.es

MODELO	CON CARNET	CILINDRADA	POTENCIA	RUEDA DELANTERA	RUEDA TRASERA	FRENO DELANTERO	FRENO TRASERO	ALTURA ASIENTO	PESO VACÍO DECLARADO	PRECIO
TNT 125	A1	124,8	11,1	120/70 ZR12	130/70 ZR12	D-210	D-190	780	116	2.690
BN 125	A1	125	11,5	100/80 - 17	130/70 - 17	D	D	770	144	2.590
Leoncino 125	A1	125	12,8	100/80 -17	130/70 - 17	D280	D220	795	n.d.	2.890
TRK 251	A2	249	24,5	110/70 ZR17	150/60 ZR17	D	D-240	835	153	3.990
Leoncino 250	A2	249	24,5	110/70 R17	150/60 R17	D-280	D-240	810	164	3.990
Imperiale 400	A2	373	20,4	110/90 - 19	130/80 - 18	D-300	D-240	780	200	4.390
Leoncino 500	A2	499	47,6	120/70 ZR17	160/60 ZR17	2D-320	D-260	815	170	5.890
Leoncino 500 Trail	A2	499	47,6	110/80 R19	150/70 R17	2D-320	D-260	815	170	5.890
TRK 502	A2	499	47,6	120/70 ZR17	160/60 ZR17	2D-320	D-260	800	213	6.290
TRK 502 X	A2	500	48	110/80 R19	150/70 R17	2D-320	D-260	840	213	6.690
502 C	A2	500	47,8	120/70 ZR17	160/60 ZR17	2D	D-240	750	n.d.	6.490
752 S	A	754	76,8	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D 320	D260	810	228	8.790
752 S 35 kW	A2	754	48	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D 320	D260	810	228	8.490
TRK 702	A-A2	698	70	120/70 ZR17	160/60 ZR17	2F 320	D260	790	232	7.790
TRK 702 X	A-A2	698	70	110/80 R19	150/70 R17	2F 320	D260	835	235	8.090
Leoncino 800	A	754	76,2	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D-320	D260	805	222	8.750
Leoncino 800 35 kW	A2	754	48	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D-320	D260	805	222	8.490
Leoncino 800 Trail	A	754	76,2	120/70 R19	170/60 R17	2D-320	D260	834	234	8.990
Leoncino 800 Trail 35 kW	A2	754	48	120/70 R19	170/60 R17	2D-320	D260	834	234	8.690

BMW

BMW Group España
Av. De Burgos, 118. 28050 Madrid • Tfno: 91 3350591
www.bmw-motorrad.es

MODELO	CON CARNET	CILINDRADA	POTENCIA	RUEDA DELANTERA	RUEDA TRASERA	FRENO DELANTERO	FRENO TRASERO	ALTURA ASIENTO	PESO VACÍO DECLARADO	PRECIO
G 310 R	A2	313	34	110/70 ZR17	150/60 R17	D300	D240	785	158,5	6.050
G 310 GS	A2	313	34	110/80 R19	150/70 R17	D300	D240	820	169,5	6.900
C 400 X	A2	350	34	120/70 ZR15	150/70 ZR14	2D265	D265	775	204	7.250
C 400 GT	A2	350	34	120/70-15	150/70-14	2D265	D265	775	212	8.290
CE 02	A1-AM	Eléct.	14	120/80-14	150/70-14	D239	D220	750	132	n.d.
CE 04	A2-A1	Eléct.	42	120/70 R15	160/60 R15	2D265	D265	780	231	12.050
F 750 GS	A-A2	853	77	110/80 R19	150/70 R17	2D305	D265	770	224	10.500
F 800 GS	A-A2	895	87	110/80 R19	150/70 R17	2D305	D265	780-815	227	n.d.
F 850 GS	A-A2	853	95	90/90-21	150/70 R17	2F305	D265	815	229	13.350
F 850 GS Adventure	A-A2	853	95	90/90-21	150/70 R17	2F305	D265	875	244	14.700
F 900 GS	A	895	105	90/90-21	150/70 R17	2F305	D265	n.d.	219	n.d.
F 900 GS Adventure	A	895	105	90/90-21	150/70 R17	2F305	D265	825-875	n.d.	n.d.
F 900 R	A-A2	895	105	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2F320	D265	815	211	9.720
F 900 XR	A-A2	895	105	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2F320	D265	825	219	12.920
S 1000 R	A	999	165	120/70 ZR17	190/55 ZR17	2D320	D220	814	205	18.120
M 1000 R	A	999	210	120/70 ZR17	200/55 ZR17	2F320	D220	830	199	25.100
S 1000 RR	A	999	210	120/70 ZR17	190/55 ZR17	2D320	D220	824	197	23.070
M 1000 RR	A	999	212	120/70 ZR17	200/55 ZR17	2F320	D220	832	193	38.170
S 1000 XR	A	999	165	120/70 ZR17	190/55 ZR17	2D320	D265	840	226	21.000
M 1000 XR	A	-	-	-	-	-	-	-	-	n.d.
R nineT	A	1.170	110	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2F320	D265	805	222	17.540
R nineT Pure	A	1.170	110	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2F320	D265	775	219	14.450
R nineT Scrambler	A	1.170	110	120/70 R19	170/60 R17	2D320	D265	790	220	15.230
R nineT Urban G/S	A	1.170	110	120/70 R19	170/60 R17	2D320	D265	820	221	15.230
R 12 NineT	-	-	-	-	-	-	-	-	-	n.d.
R 1250 R	A	1.254	136	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2F320	D276	820	239	16.270
R 1250 RS	A	1.254	136	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2F320	D276	760	243	16.990
R 1250 RT	A	1.254	136	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2F320	D276	760	279	23.700
R 1250 GS	A	1.254	136	120/70 R19	170/60 R17	2F305	D276	850	249	20.680
R 1250 GS Adventure	A	1.254	136	120/70 R19	170/60 R17	2F305	D276	890	268	22.560
R 1300 GS	A	-	-	-	-	-	-	-	-	n.d.
K 1600 B	A	1.649	160	120/70 ZR17	190/55 ZR17	2D320	D320	750	336	30.920
K 1600 Grand America	A	1.649	160	120/70 ZR17	190/55 ZR17	2D320	D320	750	364	34.890
K 1600 GT	A	1.649	160	120/70 ZR17	190/55 ZR17	2D320	D320	750	334	30.620
K 1600 GTL	A	1.649	160	120/70 ZR17	190/55 ZR17	2D320	D320	750	350	31.530
R 18	A	1.802	91	120/70 R19	180/65 B16	2D300	D300	690	345	22.950
R 18 B	A	1.802	91	120/70 R19	180/65 B16	2D300	D300	720	630	31.200
R 18 Transcontinental	A	1.802	91	120/70 R19	180/65 B16	2D300	D300	740	630	33.830
R 18 Octane	A	1.802	91	n.d.	n.d.	2D300	D300	720	n.d.	28.900
R 18 Classic	A	1.802	91	120/70 R19	180/65 B16	2D300	D300	690	345	25.640

CF MOTO

Jets Marivent
C/ Cerro de la Butrera, 3. Pozuelo de Alarcón. 28223 Madrid
www.cf-moto.es

MODELO	CON CARNET	CILINDRADA	POTENCIA	RUEDA DELANTERA	RUEDA TRASERA	FRENO DELANTERO	FRENO TRASERO	ALTURA ASIENTO	PESO VACÍO DECLARADO	PRECIO
300CL-X	A2	292	27,8	110/70 R17	150/60 R17	2D292	D220	795	155	3.999
300NK	A2	292	27,8	110/70 R17	140/60 R17	D300	D245	795	151	3.899
300SR	A2	292	27,8	110/70 R17	140/60 R17	D292	D220	780	165	4.199
450SR	A2	449	46,9	110/70 R17	150/60 R17	D320	D220	795	179	6.499
450NK	A2	449	46,9	110/70 R17	150/60 R17	D320	D320	795	165	5.690
650NK	A	649	56,4	120/70 ZR17	160/60 ZR17	2D300	D-240	815	206	5.499
650MT	A	649	56,4	120/70 ZR17	160/60 ZR17	2D300	D-240	840	213	5.999
650 GT	A	649	56,4	120/70 ZR17	160/60 ZR17	2D300	D-240	795	211	5.699
700 CL-X Heritage	A	692	74,8	110/80 R18	180/55 R17	D320	D260	780	189	6.999
700 CL-X Sport	A	692	74,8	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D-300	D260	795	205	7.699
700 CL-X Adventure	A	693	74,8	110/80 R18	170/60 R17	D-300	D260	830	204	7.299
700MT	A	693	66,6	120/70 ZR17	160/60 ZR17	2D300	D240	820	218	6.999
800NK Sport	A	799	95,2	120/60 R17	180/55 R17	2D320	D260	795	186	7.399
800NK Advanced	A	799	95,2	120/60 R17	180/55 R17	2D320	D260	795	189	7.899
800MT Sport	A	799	91,1	110/80 ZR19	150/70 ZR17	2D-320	D260	825	231	9.999
800MT Touring	A	799	91,1	110/80 ZR19	150/70 ZR17	2D-320	D260	825	231	11.499
800MT Explore	A	799	91,1	110/80 R19	150/70 R17	2D-320	D260	825	225	12.999

DAELIM

Daelim Ibérica
C/ Noria 11. Albuixech. 46550 Valencia • Tfno: 96 1539482
www.daelim.es

MODELO	CON CARNET	CILINDRADA	POTENCIA	RUEDA DELANTERA	RUEDA TRASERA	FRENO DELANTERO	FRENO TRASERO	ALTURA ASIENTO	PESO VACÍO DECLARADO	PRECIO
Besbi 125	A1	124,6	8,8	100/70-12	130/70-12	D	D	790	115	2.487
S16	A1	124,6	8,8	100/80-16	120/70-14	D	D	800	111	2.387

DUCATI

Ducati Ibérica
C/ Noria, 11. Pol. Ind. Mediterráneo. Albuixech. 46550 Valencia • Tfno: 96 1539332
www.ducati.es

MODELO	CON CARNET	CILINDRADA	POTENCIA	RUEDA DELANTERA	RUEDA TRASERA	FRENO DELANTERO	FRENO TRASERO	ALTURA ASIENTO	PESO VACÍO DECLARADO	PRECIO
Monster	A-A2	937	111	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D320	D245	775-820	188	12.490
Monster+	A-A2	937	111	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D320	D245	775-820	188	12.890
Monster SP	A-A2	937	111	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D320	D245	810-840	186	15.390
Monster 30 Aniv.	A-A2	937	111	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D320	D245	810-840	184	17.690
Supersport 950	A-A2	937	110	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D320	D245	810	210	15.890
Supersport 950 S	A-A2	937	110	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D-320	D-245	810	210	18.190
DesertX	A-A2	937	110	90/90 21	150/70 R18	2D 320	D 265	845-875	223	17.490
DesertX Rally	A-A2	937	110	90/90 21	150/70 R18	2D 320	D 265	885	n.d.	22.595
Multistrada V2	A-A2	937	113	120/70 ZR19	170/60 ZR17	2D-320	D-265	830	222	15.990
Multistrada V2 S	A-A2	937	113	120/70 ZR19	170/60 ZR17	2D-320	D-265	790	225	19.190
Hypermotard 950	A-A2	937	114	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D-320	D-245	870	178	15.990
Hypermotard 950 SP	A-A2	937	114	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D-320	D-245	870	178	19.490

MODELO	CON CARNET	CILINDRADA	POTENCIA	RUEDA DELANTERA	RUEDA TRASERA	FRENO DELANTERO	FRENO TRASERO	ALTURA ASIENTO	PESO VACÍO DECLARADO	PRECIO
Hypermotard 950 RVE	A-A2	937	114	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D-320	D-245	870	178	16.990
Panigale V2	A	955	155	120/70 ZR17	180/60 ZR17	2D-320	D-245	840	200	20.790
Panigale V2 Bayliss	A	955	155	120/70 ZR17	180/60 ZR17	2D-320	D-245	835	197	24.890
Streetfighter V2	A	955	153	120/70 ZR17	180/60 ZR17	2D 320	D 245	845	200	19.790
Diavel 1260	A	1.262	162	120/70 ZR17	240/45 ZR17	2D-320	D-265	780	218	22.190
Diavel 1260 S	A	1.262	162	120/70 ZR17	240/45 ZR17	2D-320	D-265	780	218	25.490
Diavel V4	A	1.158	168	120/70 ZR17	240/45 ZR17	2D-330	D-265	790	236	29.590
XDiavel Nera	A	1.262	160	120/70 ZR17	240/45 ZR17	2D-320	D-265	755	220	29.590
XDiavel Dark	A	1.262	160	120/70 ZR17	240/45 ZR17	2D-320	D-265	755	220	22.790
XDiavel S	A	1.262	160	120/70 ZR17	240/45 ZR17	2D-320	D-265	755	220	27.290
Multistrada V4	A	1.158	170	120/70 ZR19	170/60 ZR17	2D-330	D-265	810-860	240	21.990
Multistrada V4 Rally	A	1.158	170	120/70 ZR19	170/60 ZR17	2D-330	D-265	805-905	260	30.190
Multistrada V4 S	A	1.158	170	120/70 ZR19	170/60 ZR17	2D-330	D-265	790-860	243	26.590
Multistrada V4 S Sport	A	1.158	170	120/70 ZR19	170/60 ZR17	2D-330	D-265	790-860	243	19.090
Multistrada V4 S Grand Tour	A	1.158	170	120/70 ZR19	170/60 ZR17	2D-330	D-265	790-875	n.d.	29.990
Multistrada V4 RS	A	1.103	180	120/70 ZR17	190/55 ZR17	2D-330	D-265	810-860	n.d.	41.490
Multistrada V4 Pikes Peak	A	1.158	170	120/70 ZR17	190/55 ZR17	2D-330	D-265	840-860	239	34.090
Streetfighter V4	A	1.103	208	120/70 ZR17	200/60 ZR17	2F-330	D-245	845	201,5	25.990
Streetfighter V4 S	A	1.103	208	120/70 ZR17	200/60 ZR17	2F-330	D-245	845	197,5	29.790
Streetfighter V4 SP2	A	1.103	208	120/70 ZR17	200/60 ZR17	2F-330	D-245	845	196,5	38.590
Streetfighter V4 Lamborghini	A	1.103	208	120/70 ZR17	200/60 ZR17	2F-330	D-245	845	197,5	70.000
Panigale V4	A	1.103	215,5	120/70 ZR17	200/60 ZR17	2F 330	D 245	850	198	29.890
Panigale V4 S	A	1.103	215,5	120/70 ZR17	200/60 ZR17	2F 330	D 245	850	195,5	35.990
Panigale V4 R	A	998	218	120/70 ZR17	200/60 ZR17	2F 330	D 245	850	193,5	44.000
Panigale V4 SP2	A	1.103	215,5	120/70 ZR17	200/60 ZR17	2F 330	D 245	850	194,5	43.990
Superleggera V4	A	998	234	120/70 ZR17	200/60 ZR17	2F 330	D 245	835	152,2	115.000

DUCATI SCRAMBLER

Ducati Ibérica
C/ Noria, 11. Pol. Ind. Mediterráneo. Albuixech. 46550 Valencia • Tfno: 96 1539332
www.scramblerducati.com

Icon	A-A2	803	73	110/80 R18	180/55 R17	D330	D245	795	185	11.190
Full Throttle	A-A2	803	73	110/80 R18	180/55 R17	D330	D245	795	185	12.490
Nightshift	A-A2	803	73	110/80 R18	180/55 R17	D330	D245	795	191	12.490
1100 Tribute Pro	A	1.079	84,7	120/70 ZR18	180/55 ZR17	2D320	D245	810	189	15.190
1100 Sport Pro	A	1.079	84,7	120/70 ZR18	180/55 ZR17	2D320	D245	810	189	17.390
1100 Dark Pro	A	1.079	84,7	120/70 ZR18	180/55 ZR17	2D320	D245	810	189	14.490

HANWAY

Motorien, S.L.
C/ Noria, 11. Pol. Ind. Mediterráneo. Albuixech. 46550 Valencia • Tfno: 96 1539330
www.hanwaymotos.com

SC 125	A1	124	14,9	110/70-17	140/70-17	D300	D220	780	149	3.489
Furious NK 125	A1	124	14,9	110/70-17	140/70-17	D-300	D-220	760	132	3.489
G 15	A1	124	14,9	110/80-19	140/70-17	D300	D220	810	149	3.689

HARLEY DAVIDSON

Harley-Davidson España.
Av. De las Cortes Catalanas 9-11, edificio 3. 08173 Barcelona • Tfno: 93 202 28 00
www.harley-davidson.com

Nightster	A-A2	975	89	100/90-19	150/80 B16	2D	D	705	221	16.550
Nightster Special	A-A2	975	89	100/90-19	150/80 B16	2D	D	715	225	17.600
Sportster S	A	1.252	122	60/70 TR17	180/70 R16	D 320	D 260	734	228	18.750
Softail Standard	A-A2	1.745	86	100/90 B19	150/80 B16	D	D	680	297	18.990
Street Bob 114	A	1.868	94	100/90 B19	150/80 B16	D-300	D-292	680	297	19.400
Sport Glide	A-A2	1.745	82	130/70 B18	180/70 B16	D	D	680	317	23.100
Fat Bob 114	A	1.868	93	150/80 B16	180/70 B16	2D-300	D-292	710	306	23.700
Low Rider S	A	1.923	105	110/90 B19	180/70 B16	2D	D	710	308	24.400
Low Rider ST	A	1.923	105	110/90 B19	180/70 B16	2D	D	720	327	25.900
Fat Boy 114	A	1.868	93	160/60 R18	240/40 R18	D-292	D-292	675	317	28.800
Breakout 117	A	1.923	102	130/60 B21	240/40 R18	D-292	D-292	665	310	31.300
Heritage Classic	A	1.868	94	130/90 B16	150/80 B16	D-292	D-292	680	330	28.900
Pan America 1250	A	1.252	150	120/70 R19	170/60 R17	2D-320	D-280	850	245	20.600
Pan America 1250 Special	A	1.252	150	120/70 R19	170/60 R17	2D-320	D-280	850	258	21.900
Road King Special	A	1.868	93	130/60 B19	180/55 B18	2D	D	695	366	33.100
Electra Glide Highway King	A	1.868	93	MT90 B16	180/65 B16	2D	D	790	385	42.300
Road Glide Special	A	1.868	89	130/60 B19	180/55 B18	2D	D	695	387	36.200
Street Glide Special	A	1.868	89	130/60 B19	180/55 B18	2D	D	690	375	36.200
Road Glide Limited	A	1.868	87	130/70 B18	180/55 B18	2D	D	735	423	37.900
Ultra Limited	A	1.868	87	130/70 B18	180/55 B18	2D-300	D-300	740	416	37.900
Road Glide ST	A	1.923	103	130/60 B19	180/55 B18	2D	D	715	382	39.400
Street Glide ST	A	1.923	103	130/60 B19	180/55 B18	2D	D	710	369	39.400

MODELO	CON CARNET	CILINDRADA	POTENCIA	RUEDA DELANTERA	RUEDA TRASERA	FRENO DELANTERO	FRENO TRASERO	ALTURA ASIENTO	PESO VACÍO DECLARADO	PRECIO
CVO Street Glide	A	1.977	115	130/60 B19	180/55 B18	2D	D	715	380	52.000
CVO Road Glide	A	1.977	115	130/60 B19	180/55 B18	D	D	720	393	52.000
CVO Road Glide Limited	A	1.923	105	130/60 B19	180/55 B18	2D	D	760	437	68.500
Freewheeler	A	1.868	87	130/60 B19	215/45 R18 (x2)	2D	D	700	513	37.200
Tri Glide Ultra	A	1.868	87	MT90 B16	205/65 R15 (x2)	2D	D	735	561	47.700
LiveWire One	A	15,5	105	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D300	D260	780	255	24.490
S2 Del Mar	A-A2	10,5	84	130/80-18	140/80 B19	D	D	785	198	18.490
S2 Del Mar LE	A-A2	10,5	84	130/80-18	140/80 B19	D	D	785	198	19.990

HONDA

Montesa - Honda
C/ Mar del Nord, 1. Pol. la Torre del Rector. Santa Perpetua de Mogoda. 08130 Barcelona • Tfno: 900204205
www.honda-montesa.es

EM1 e	AM	Eléct.	2,3	90/90-12	100/90-10	D	T	740	95	n.d.
Vision 110	A1	108	8,7	80/90-16	90/90-14	D220	T130	770	102	2.500
Forza 125	A1	124,9	15	120/70-15	140/70-14	D256	D240	780	159	5.375
PCX 125	A1	125	11,7	90/90-14	100/90-14	D220	T130	760	128	3.325
CB 125 F	A1	125	10,8	80/100-18	90/90-18	D240	T130	790	117	2.900
MSX 125	A1	125	10	120/70-12	130/70-12	D220	D190	761	102	4.075
SH 125i	A1	125	13	100/80-16	120/80-16	D240	D240	799	134	n.d.
SH Mode 125	A1	125	11,2	80/90-16	100/90-14	D220	T130	765	116	n.d.
Super Cub C125	A1	124	9,7	70/90-17	80/90-17	D220	D110	780	110	4.050
CB 125R	A1	125	13	110/70 R17	150/60 R17	D-296	D-220	816	126	4.925
Monkey	A1	124	9,3	120/80-12	130/80-12	D-220	D190	775	104	4.375
Dax 125	A1	124	9,4	120/70-12	130/70-12	D220	D190	775	107	4.350
SH350i	A2	329	29,3	110/70-16	130/70 R16	D256	D256	805	174	n.d.
CB 300R	A2	286	31	110/70 R17	150/60 R17	D-296	D-220	799	145	5.650
Forza 350	A2	330	30	120/70 R15	140/70 R14	D256	D240	780	184	6.350
ADV 350	A2	330	30	120/70-15	140/70-14	D256	D240	795	186	6.580
CL 500	A2	471	47	110/80 R19	150/70 R17	F310	D240	790	191	6.750
CB 500 F	A2	471	48	120/70 ZR17	160/60 ZR17	D320	D240	785	189	6.790
CB 500 X	A2	471	48	110/80 ZR19	160/60 ZR17	D310	D240	830	197	7.350
CMX 500 Rebel	A2	471	46	130/90-16	150/80-16	D	D	690	190	7.000
CB 650 R	A-A2	649	95	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D 310	D 240	810	202	8.825
CBR 650 R	A-A2	649	95	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D 310	D 240	810	208	9.900
X-ADV	A-A2	745	58	120/70 R17	160/60 R15	2D296	D240	820	236	13.050
XL750 Transalp	A-A2	755	91,8	90/90-21	150/70R18	2D310	D256	850	208	10.500
CB 750 Hornet	A-A2	755	91,8	120/70 ZR17	160/60 ZR17	2D296	D240	795	190	7.800
Forza 750	A-A2	745	58,6	120/70 R17	160/60 R15	2F310	D240	790	235	6.350
NC 750 X	A-A2	745	54,8	120/70 ZR17	160/60 ZR17	D320	D240	830	220	8.800
CRF 1100L Africa Twin	A	1.084	102	90/90 R21	150/70 R18	2F310	D256	825	231	n.d.
CRF 1100L Africa Twin DCT	A	1.084	102	90/90 R21	150/70 R18	2F310	D256	850	236	n.d.
CRF 1100L Africa Twin Adv.Sports	A	1.084	102	90/90 R21	150/70 R18	2F310	D256	795	243	n.d.
CRF 1100L Africa Twin Adv.Sp. DCT	A	1.084	102	90/90 R21	150/70 R18	2F310	D256	795	250	n.d.
CBR 1000 RR-R Fireblade	A	999	215	120/70 ZR17	200/55 ZR17	2D330	D220	831	202	26.000
CBR 1000 RR-R Fireblade SP	A	999	215	120/70 ZR17	200/55 ZR17	2D330	D220	831	201	30.700
CBR 1000 RR-R Fireblade 30 Aniv	A	999	215	120/70 ZR17	200/55 ZR17	2D330	D220	831	202	31.200
CB 1000R	A	998	145	120/70 ZR17	190/55 ZR17	2D 310	D256	830	213	15.100
CB 1000R Black Edition	A	998	145	120/70 ZR17	190/55 ZR17	2D 310	D256	830	213	16.890
CMX 1100 Rebel	A	1.084	87	130/70 B18	180/65 B16	D330	D256	700	233	11.150
NT1100	A	1.084	102	120/70ZR17	180/55ZR17	2F310	D256	820	238	15.275
GL1800 Gold Wing	A	1.833	126	130/70 R18	200/55 R16	2D316	D316	745	365	n.d.
GL1800 Gold Wing Tour	A	1.833	126	130/70 R18	200/55 R16	2D316	D316	745	383	n.d.

HUSQVARNA

Husqvarna Motorcycles España, S.L.
C/ Cinca 8-10. Terrassa. 08223 Barcelona • Tfno: 93 7363535
www.husqvarna-motorcycles.com

Svartpilen 125	A1	125	14,9	110/70-17	150/60-17	D320	D230	835	146	5.499
Vitpilen 401	A2	373	43,5	110/70-17	150/60-17	D-320	D-230	835	148	6.169
Svartpilen 401	A2	373	43	110/70-17	150/60-17	D-320	D-230	835	150	6.369
701 Supermoto	-	692	74	120/70 ZR17	160/60 ZR17	D-320	D-240	890	145	11.299
701 Enduro	-	692	74	90/90-21	140/80-18	D-300	D-240	910	145	11.749
Norden 901	A-A2	889	105	90/90-21	150/70-18	2D320	D260	854	204	n.d.
Norden 901 Expedition	A-A2	889	105	90/90-21	150/70-18	2D320	D260	854	204	15.975

HYOSUNG

Hyosung España
C/ Noria, 11. Pol. Ind. Mediterráneo. Albuixech. 46550 Valencia • Tfno: 902 103727
www.hyosung.com.es

Bobber GV 125 S	A1	124	13,4	110/90-16	130/90-15	D	T	700	157	3.987
Bobber GV 300S	A2	295	30	120/80-16	150/80-15	D270	D250	710	172	4.587

INDIAN

Polaris Sales Spain, S.L.U.
C/ Josep María Sert 17. La Garriga. 08530 Barcelona • Tfno: 902 160606
www.indianmotorcyclesspain.es

FTR	A-A2	1.203	121	120/70 R17	180/55 R17	2D-320	D-260	780	233	14.490
FTR Rally	A-A2	1.203	121	120/70 R19	150/70 R18	2D-320	D-260	815	242	17.190
FTR Sport	A-A2	1.203	121	120/70 R17	180/55 R17	2D-320	D-260	780	237	17.190
FTR R Carbon	A-A2	1.203	121	120/70 R17	180/55 R17	2D-320	D-260	780	235	18.990
Scout	A-A2	1.133	100	130/90-16	150/80-16	D-298	D-298	649	256	15.490
Scout Bobber	A-A2	1.133	100	130/90-16	150/80-16	D-298	D-298	649	252	15.890
Scout Bobber Twenty	A-A2	1.133	100	130/90-16	150/80-16	D-298	D-298	649	260	16.690
Scout Rogue	A-A2	1.133	100	130/90-16	150/80-16	D-298	D-298	649	250	16.190
Chief Dark Horse	A	1.890	n.d.	130/60 B19	180/65 B16	D300	D300	662	304	19.390
Chief Bobber Dark Horse	A	1.890	n.d.	130/90B16	180/65 B16	D 300	D 300	662	315	21.490
Super Chief Limited	A	1.890	n.d.	130/90B16	180/65 B16	D 300	D 300	665	335	24.290
Sport Chief	A	1.890	n.d.	130/60 B19	180/65 B16	2F320	D300	686	311	21.990
Springfield	A	1.890	n.d.	130/80 B17	180/60 R16	F-300	F-300	660	376	31.590
Springfield Dark Horse	A	1.890	n.d.	130/80 B19	180/60 R16	F-300	F-300	650	358	32.090
Chieftain Dark Horse	A	1.890	n.d.	130/60 B19	180/60 R16	2F-300	F-300	650	373	33.990
Chieftain Limited	A	1.890	n.d.	130/60 B19	180/60 R16	2F-300	F-300	650	373	33.490
Roadmaster	A	1.890	n.d.	130/80 B17	180/60 R16	2F-300	F-300	673	412	35.990
Roadmaster Dark Horse	A	1.890	n.d.	130/60 B19	180/60 R16	2F300	F300	673	403	36.490

PRECIOS DE MOTOS NUEVAS

MODELO	CON CARNET	CILINDRADA	POTENCIA	RUEDA DELANTERA	RUEDA TRASERA	FRENO DELANTERO	FRENO TRASERO	ALTURA ASIENTO	PESO VACÍO DECLARADO	PRECIO
Roadmaster Limited	A	1.890	n.d.	130/60 B19	180/60 R16	2F300	F300	673	403	36.290
Challenger Dark Horse	A	1.768	n.d.	130/60 B19	180/60 R16	2D320	D298	672	377	34.590
Challenger Limited	A	1.768	n.d.	130/60 B19	180/60 R16	2D320	D298	672	381	34.090
Pursuit Dark Horse	A	1.768	n.d.	130/60 B19	180/60 R16	2F320	F298	672	416	36.990
Pursuit Limited	A	1.768	n.d.	130/60 B19	180/60 R16	2F320	F298	672	416	36.490

KAWASAKI

Kawasaki Motors Europe, NV
C/ José Agustín Goytisolo, 29-31. L'Hospitalet de Llobregat. 08908 Barcelona • Tfno: 93 2642600
www.kawasaki.es

Ninja e-1	A1	Eléct.	12	100/80-17	130/70-17	D	D	785	140	9.050
Z 125	A1	125	15	100/80-17	130/70-17	D-290	D-220	815	146	4.999
Ninja 125	A1	125	15	100/80-17	130/70-17	D-290	D-220	785	148	5.399
Ninja 400	A2	399	45	110/70 R17	150/60 R17	D-310	D-220	785	168	6.999
Z400	A2	399	45	110/70 R17	150/60 R17	D-310	D-220	785	167	6.650
Ninja ZX-4R	A	399	77	120/70 ZR17	160/60 ZR17	2D290	D220	800	189	9.450
Ninja ZX-4RR	A	399	77	120/70 ZR17	160/60 ZR17	2D290	D220	800	189	10.150
Ninja 7 Hybrid	A2	451	n.d.	120/70ZR17	160/60 ZR17	2D300	D250	795	227	n.d.
Eliminator 500	A	451	45,4	130/70-18	150/80-16	D310	D240	735	176	n.d.
Eliminator 500 SE	A	451	45,4	130/70-18	150/80-16	D310	D240	735	176	n.d.
Ninja 650	A-A2	649	68	120/70 ZR17	160/60 ZR17	2D-300	D-220	790	193	8.350
Z 650	A-A2	649	68	120/70 ZR17	160/60 ZR17	2D-300	D-220	790	187	7.550
Z 650 RS	A-A2	649	68	120/70 ZR17	160/60 ZR17	2D-300	D-220	790	187	n.d.
Versys 650	A-A2	649	69	120/70 ZR17	160/60 ZR17	2D-300	D-250	840	217	9.299
Vulcan S	A-A2	649	61	120/70 ZR17	160/60 ZR17	D-300	D-250	705	229	8.400
Ninja ZX-6R	A	636	124	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D310	D220	830	198	13.150

W 800	A-A2	773	48	100/90-18	130/80-18	D-300	T-160	770	221	11.099
Z e-1	-	Eléct.	n.d.	100/80-17	130/70-17	D	D	785	135	8.450
Z 900 RS	A	948	111	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D-300	D-250	835	215	14.499
Z 900 RS SE	A	948	111	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D-300	D-250	820	216	15.999
Z 900	A-A2	948	125	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D-300	D-250	795	210	10.599
Z 900 Performance	A-A2	948	125	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D-300	D-250	795	210	12.350
Z 900 SE	A	948	125	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D-300	D-250	795	210	12.199
Z H2	A	998	200	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D-300	D-250	830	239	20.599
Z H2 SE	A	998	200	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D-300	D-250	830	239	23.250
Z H2 Performance	A	998	200	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D-300	D-250	830	239	n.d.
Ninja ZX-10 R	A	998	200	120/70 ZR17	190/55 ZR17	2D-330	D-220	835	208	22.500
Ninja ZX-10 RR	A	998	200	120/70 ZR17	190/55 ZR17	2D-330	D-220	835	206	32.799
Ninja 1000 SX	A	1.043	142	120/70 ZR17	190/50 ZR17	2D-300	D-250	835	235	16.299
Ninja H2 SX	A	998	200	120/70 ZR17	190/55 ZR17	2D-330	D-220	835	256	n.d.
Ninja H2 SX SE	A	998	200	120/70 ZR17	190/55 ZR17	2D-330	D-220	835	256	n.d.
Ninja H2R	A	998	310	120/60 R17	190/65 R17	2D-330	D-250	830	216	55.000
Versys 1000	A	1.043	120	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D-310	D-250	840	250	13.900
Versys 1000 S	A	1.043	120	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D-310	D-250	840	250	16.600
Versys 1000 SE	A	1.043	120	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D-310	D-250	840	250	18.700

KEEWAY

Keeway Motor España, S.L.
C/ Menorca, s/n, Nave 12. Pol. Ind. Can Canals. Sant Quirze del Vallés. 08192 Barcelona • Tfno: 93 7219180
www.keeway.es

Hurricane 50	AM	49	3	110/70-12	110/70-12	D	T	775	89	1.890
Zahara 50	AM	49	3	120/70-12	120/70-12	D	D	790	89	1.890
Versilia 50	AM	50	3	120/70-12	120/70-12	D220	T110	790	110	1.690
RKF 125 CBS	A1	125	13	100/80-17	130/70-17	D260	D220	810	137	2.990
RKF 125 ABS	A1	125	13	100/80-17	130/70-17	D260	D220	810	137	3.190
Fact Evo 125	A1	125	8,5	120/60-13	130/60-13	D	D	790	111	1.990
Superlight 125 LE	A1	125	10,6	110/90-16	130/90-16	D	D	730	134	2.490
Zahara 125	A1	125	8,5	120/70-12	130/70-13	D	D	805	104	2.250
Versilia 125	A1	125	8	120/70-12	120/70-12	D220	D220	790	110	2.390
Sixties 125	A1	125	10	120/70-12	120/70-12	D220	D215	780	127	2.390
Vieste 125	A1	124,6	10	110/70-13	130/70-13	D240	D215	770	130	2.690
RK V125C	A1	124	14,5	120/80-17	140/70-17	D300	D240	690	149	3.790
V-Cruise 125	A1	124	14,5	120/80-16	150/80-15	D300	D240	690	149	4.390
K-Light 125	A1	124	10,6	90/90-17	130/90-15	D280	D240	715	144	2.490
X-Light 125	A1	125	12	100/90-18	120/80-17	D275	D220	766	131	2.490
Vieste 300	A2	278	19	110/70-13	130/70-13	D240	D220	770	140	3.850
Vieste 300 XDV	A2	278	26	110/70-13	130/70-13	D240	D220	800	159	4.290
Sixties 300	A2	278	19	120/70-12	120/70-12	D230	D220	780	146	4.090
V 302 C	A2	300	30	120/80-16	150/80-16	D300	D240	690	167	4.790
M502N	A2	486	47,6	120/70-17	160/60-17	2D300	D240	790	197	6.290

KTM

SportMotorcycle España, S.L.
C/ Cinca 8-10. Pol. Ind. Sta. Margarida. Terrassa. 08223 Barcelona • Tfno: 93 7363535
www.ktm.com

RC 125	A1	125	15,2	n.d.	n.d.	D-300	D-230	820	135	5.919
125 Duke	A1	124,9	14,9	n.d.	n.d.	D320	D240	800	n.d.	n.d.
RC 390	A2	373	43,5	n.d.	n.d.	D-300	D-230	820	147	6.919
390 Duke	A2	398,7	44,2	n.d.	n.d.	D320	D240	820	n.d.	n.d.
390 Adventure	A2	373	43,5	n.d.	n.d.	D320	D230	855	161	7.069
390 Adventure SW	A2	373	43,5	n.d.	n.d.	D320	D230	855	161	7.569
450 SMR	A2	449,9	n.d.	125/75 R16,5	165/630 R17	D310	D220	898	n.d.	13.179
450 Rally Replica	A2	449,3	n.d.	n.d.	n.d.	D300	D240	960	139	n.d.
690 SMC R	A	692,7	74,8	120/70 ZR17	160/60 ZR17	D-320	D-240	892	147	n.d.
690 Enduro R	A	692,7	74,8	90/90-21	140/80-18	D-300	D-240	910	146	n.d.
RC 8C	A	889	134,6	120/70 R17	180/60 R17	2D390	D230	820	140	39.900
790 Adventure	A	799	95,2	n.d.	n.d.	2D320	D260	840	199	10.895
790 Duke	A	799	104,7	n.d.	n.d.	2D300	D240	825	n.d.	n.d.
890 Duke R	A	890	121	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D-320	D-240	834	166	13.639
890 Duke GP	A	889	115,6	n.d.	n.d.	2D-300	D240	820	169	11.558
890 Adventure	A	889	104,7	n.d.	n.d.	D320	D260	850	196	14.259
890 Adventure R	A	889	104,7	n.d.	n.d.	D320	D260	850	196	15.269
890 Adventure R Rally	A	889	104,7	n.d.	n.d.	D320	D260	850	196	n.d.
890 SMT	A	889	104,7	n.d.	n.d.	D320	D260	860	194	14.275
1290 Super Duke GT	A	1.301	175	120/70 ZR17	190/55 ZR17	2F-320	D-240	835	228	n.d.
1290 Super Adventure S	A	1.301	160,4	120/70 R19	170/60 R17	2D-320	D-267	849	220	21.369
1290 Super Adventure R	A	1.301	160,4	120/70 R19	170/60 R17	2D-320	D-267	890	221	21.389
1290 Super Duke R	A	1.301	179,5	120/70-17	190/55-17	2D-320	D-240	835	195	21.375
1290 Super Duke RR	A	1.301	179,5	120/70-17	190/55-17	2D-320	D-240	837	180	28.949
1290 Super Duke R Evo	A	1.301	179,5	120/70-17	200/55-17	2D-320	D-240	835	n.d.	23.399
Brabus 1300 R Ed. 23	A	1.301	179,5	120/70-17	200/55-17	2D-320	D-240	845	194	45.900
Brabus 1300 R Masterpiece 2024	A	1.301	179,5	120/70-17	200/55-17	2D-320	D-240	845	194	45.900

KYMCO

Kymco Moto España
C/ Laguna, 54. Pol. Ind. Urtinsa. Alcorcón. 28923 Madrid • Tfno: 902153837
www.kymco.es

Agility City 50	AM	50	3	100/80-16	120/80-14	D260	T127,5	815	120	2.299
Agility S 125	A1	125	10,4	100/80-16	120/80-14	D260	D240	820	134	2.699
Agility City PLUS	A1	125	10,4	100/80-16	120/80-14	D-260	D-240	820	131	2.399
People S 125	A1	125	11,2	100/80-16	120/80-14	D-260	D-240	800	130	3.399
X-Town CT 125	A1	125	12,7	120/70-13	150/70-13	D260	D240	765	179	4.199
DTX 125	A1	125	12,9	120/80-14	150/70-13	D260	D220	790	179	4.799
X-Town CT 300	A2	276	22,8	120/70-13	150/70-13	D240	D240	790	198	4.699
DTX 350	A2	321	28,1	120/80-14	150/70-13	D260	D220	790	194	5.699
Xciting VS 400	A2	400	33,4	120/70-15	150/70-14	2D-280	D-240	805	213	6.999

MACBOR

Motos Bordoy, S.A.
Av. Castellbisbal, s/n. Rubí. 08191 Barcelona • Tfno: 93 5881133
www.macbor.com

Fun 125 Plus	A1	124,7	10,6	120/70-14	140/70-14	D220	D190	786	125	2.599
Lord Martin	A1	124	10,6	110/ 70-17	130/70-17	D	D	780	126	2.499
Johnny Be Good	A1	124	10,6	110/ 70-17	130/70-17	D	D	780	126	2.599
Rockster	A1	124,7	9,5	100/90-18	130/90-15	D267	D240	730	130	2.699
Rockster Flat	A1	124,7	9,5	100/90-18	130/90-15	D267	D240	730	127	2.799
Montana XR1	A1	124,2	12,6	110/80-17	120/80-17	D265	D240	780	153	3.799
Eight Mile 500 Street	A2	471	46,9	110/80 R18	160/60 R17	2D298	D240	790	195	4.999
Eight Mile 500 Scrambler	A2	471	46,9	110/80 R19	150/70 R17	2D298	D240	820	195	6.999
Montana XR5 500	A2	471	46,9	110/80R19	150/70R17	2D300	D240	840	178	6.199

MASH

La Otra Agencia Motors
Ronda del Ingenioso Hidalgo, 31. 28034 Madrid • Tfno: 917291778
www.mashmotorspain.com

City 2.0 Black	AM	50	2,8	3,50-10	3,50 R10	D110	T	740	81	1.699
City 2.0 White	AM	50	2,8	3,50-10	3,50 R10	D110	T	740	81	1.699
Legend 'R Black	AM	50	3	120/70-10	120/70-12	D185	T	740	81	1.799
Legend 'R White	AM	50	3	120/70-10	120/70-12	D185	T	740	81	1.799

MODELO	CON CARNET	CILINDRADA	POTENCIA	RUEDA DELANTERA	RUEDA TRASERA	FRENO DELANTERO	FRENO TRASERO	ALTURA ASIENTO	PESO VACÍO DECLARADO	PRECIO
Legend 'R Naked Red	AM	50	3	120/70-12	120/70-12	D185	T	740	88	1.899
Legend 'R Naked Grey	AM	50	3	120/70-12	120/70-12	D185	T	740	88	1.899
Fifty Black	AM	49,9	2,8	90/90-18	3,25-18	D220	T	780	105	2.499
Fifty Gold	AM	49,9	2,8	90/90-18	3,25-18	D220	T	780	105	2.499
Fifty Grey	AM	49,9	2,8	90/90-18	3,25-18	D220	T	780	105	2.499
X-Ride White	AM	49,9	2,8	90/90-17	100/90-17	D240	D210	820	115	2.899
X-Ride Black	AM	49,9	2,8	90/90-17	100/90-17	D240	D210	820	115	2.899
Seventy Cooper	A1	124	11,5	90/90-17	100/90-17	D-300	D220	780	127	2.599
Seventy Black	A1	124	11,5	90/90-17	100/90-17	D-300	D220	780	127	2.599
Seventy Gulf	A1	124	11,5	90/90-17	100/90-17	D-300	D220	780	127	2.599
British Seven Black Mat	A1	124	14,75	110/70-17	130/70-17	D300	D210	840	137	3.599
British Seven-Green	A1	124	11,5	110/70-17	130/70-17	D300	D210	840	137	3.599
X Ride 125 Black	A1	124	14,75	110/70-17	120/70-17	D290	D240	780	130	3.899
X Ride 125 White	A1	124	14,75	110/70-17	120/70-17	D290	D240	780	130	3.899
Two Fifty	A2	249	17,5	110/70-17	130/70-17	D-300	D-220	780	140	3.899
Five Hundred	A2	397	27,1	100/90-19	130/70-18	D-280	D-240	790	160	4.299
Side Force	A2	445	30	4,60-18	5,60-18	D280	D220	830	342	11.499
Black Side	A2	445	30	4.60 - 18	5.60 – 18	D280	D220	830	317	10.499
Six Hundred-British Green	A2	644	40	100/90-19	130/70-18	D320	D240	830	131	5.499
Six Hundred-Night Blue	A2	644	40	100/90-19	130/70-18	D320	D240	830	131	5.499
XRide Classic Black	A2	643,7	40	120/70-17	150/60-17	D320	D240	860	177	5.799
XRide Classic White	A2	643,7	40	120/70-17	150/60-17	D320	D240	860	177	5.799
XRide Trail	A2	643,7	39,3	90/90-21	130/70-18	D280	D240	890	167	5.899

MITT

Jets Marivent
C/ Cerro de la Butrera, 3. Pozuelo de Alarcón. 28223 Madrid
www.jetsmarivent.com

50 RT Super	AM	50	3,1	3,5-10	3,5-10	D	D	760	93	1.995
50 Alpha	AM	49	3	3,5-10	3,5-10	D	D	760	92	1.995
50 XRS	AM	50	3	130/60-13	120/70-12	D	D	780	100	1.995
125 Urban	A1	125	9	80/90-14	90/90-14	D	T	765	104	2.195
125 Legrand	A1	125	11,4	130/60-13	130/60-13	D220	D220	800	127	2.995
125 Alpha	A1	125	8,5	120/70-12	120/70-12	D	D	760	108	2.195
125 XRS	A1	125	9,3	130/60-13	120/70-12	D220	D180	780	110	2.195
125 RT Super	A1	125	9	3,5-10	3,5-10	D	D	760	102	2.195
125 Scrambler 278	A1	125	9,5	110/90-19	120/90-16	D276	D220	840	133	2.995
125 DS Scrambler	A1	125	9	110/90-17	130/80-17	D267	D220	830	147	2.995
125 Legend	A1	125	9,5	110/90-17	130/80-17	D276	D220	785	136	2.845
125 GTS	A1	125	9	120/80-14	130/60-13	D	D	730	146	2.695
125 GT-Max	A1	125	11	120/80-14	130/70-13	D	D	805	145	3.395
125 ADV	A1	125	11,5	110/80-14	130/70-13	D220	D220	780	131	3.195
125 GP2	A1	125	14,5	110/70-16	140/70-16	2D299	D240	760	155	3.495
125 GP Limited Carbono	A1	125	12,5	110/70-17	150/70-17	2D299	D240	785	167	3.695
125 MB Custom	A1	125	10	120/80-17	150/70-17	D300	D240	680	155	2.995
125 MB Twin Custom	A1	125	14	120/80-17	140/70-17	D300	D240	680	164	3.845
125 TK Adventure	A1	125	10	110/90-17	130/80-17	D267	D220	820	192	2.995
301 Legend	A2	234	16,4	110/90-17	130/80-17	D276	D220	790	162	3.395
330 GTS	A2	276	26	120/70-15	140/70-14	2D	D	735	165	3.995
440 MB Custom	A2	389	38	120/80-17	140/70-17	2D297	D244	680	188	5.195
530 TT Adventure	A2	476	47	120/70-17	160/60-17	2D	D	800	196	7.095

MONTESA

Montesa - Honda
C/ Mar del Nord, 1. Pol. la Torre del Rector. Santa Perpetua de Mogoda. 08130 Barcelona • Tfno: 900204205
www.honda-montesa.es

Cota 4Ride	A2	258,9	n.d.	80/100-21	120/100 R18	D-185	D-183	905	81	8.000
Cota 4RT 260R	A	259	n.d.	80/100-21	120/100 R18	D-185	D-150	665	73	7.790
Cota 4RT 301RR Race Replica	A	298	n.d.	80/100-21	120/100 R18	D-185	D-150	665	74	10.250
Cota 4RT 301RR	A	298	n.d.	80/100-21	120/100 R18	D-185	D-150	665	72	10.250

MOTO GUZZI

Piaggio España
Av. De Europa, 19. Alcobendas. Madrid 28108 • Tfno: 91 3109950
es.motoguzzi.it

V7 Stone	A-A2	853	65	100/90 R18	150/70 R17	D-320	D-260	780	198	8.950
V7 Special Edition	A-A2	853	65	100/90 R18	150/70 R17	D-320	D-260	780	198	9.950
V7 Special	A-A2	853	65	100/90 R18	150/70 R17	D-320	D-260	780	203	9.500
V7 Stone Corsa	A-A2	853	65	100/90 R18	150/70 R17	D-320	D-260	780	198	10.449
V9 Roamer	A-A2	853	65	100/90-19	150/80 B16	D-320	D-260	815	194	10.749
V9 Bobber	A-A2	853	65	130/90-16	150/80 B16	D-320	D-260	785	194	11.249
V9 Bobber Especial Edition	A-A2	853	65	130/90-19	150/80 B16	D-320	D-260	785	194	12.249
V85 TT	A-A2	853	76	110/80 R19	150/70 R17	2F 320	D 260	830	230	11.449
V85 TT Evocative Graphics	A-A2	853	76	110/80 R19	150/70 R17	2F 320	D 260	830	230	11.749
V85 TT Travel	A-A2	853	76	110/80 R19	150/70 R17	2F 320	D 260	830	230	12.999
V85 TT Guardia d'Onore	A-A2	853	76	110/80 R19	150/70 R17	2F 320	D 260	830	230	12.999
V100 Mandello	A	1.042	115	120/70 R17	190/55 R17	2F 320	D 280	815	233	15.999
V100 Mandello S	A	1.042	115	120/70 R17	190/55 R17	2F 320	D 280	815	233	18.499
V100 Mandello Aviazione Navale	A	1.042	115	120/70 R17	190/55 R17	2F 320	D 280	815	233	17.499

MOTO MORINI

Moto Morini, S.r.l.
Via Beri, 24. 27020 Trivolzio (PV) • Tfno: +39 0382 193881
www.motomorini.eu

X-Cape	A-A2	649	60	110/80-19	150/70-17	2D298	D255	820	213	7.290
X-Cape	A-A2	649	60	110/80-19	150/70-17	2D298	D255	820	213	7.790
X-Cape	A-A2	649	60	110/80-19	150/70-17	2D298	D255	820	213	8.090
Seiemmezzo STR	A-A2	649	60	120/70-18	160/60-17	2D298	D255	810	200	7.290
Seiemmezzo SCR	A-A2	649	60	120/70-18	160/60-17	2D298	D255	810	200	7.590

MV AGUSTA

Motos Bordoy, S.A.
Av. Castellbisbal, s/n. Rubí. 08191 Barcelona • Tfno: 93 5881133
www.mvagusta.es

F3 R	A	798	147	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2F-320	D-220	830	173	19.198
F3 RR	A	798	147	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2F-320	D-220	830	165	26.969
F3 RC	A	798	147	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2F-320	D-220	830	165	28.320

MODELO	CON CARNET	CILINDRADA	POTENCIA	RUEDA DELANTERA	RUEDA TRASERA	FRENO DELANTERO	FRENO TRASERO	ALTURA ASIENTO	PESO VACÍO DECLARADO	PRECIO
Brutale R	A	798	112	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2F-320	D-220	830	175	16.759
Brutale RR	A	798	140	120/70 ZR17	180/50 ZR17	2F-320	D-220	830	175	20.120
Dragster R	A	798	112	120/70 ZR17	200/55 ZR17	2F-320	D-220	845	168	17.199
Dragster RR SCS	A	798	140	120/70 ZR17	200/55 ZR17	2F-320	D-220	845	168	22.499
Dragster RC SCS	A	798	140	120/70 ZR17	200/55 ZR17	2F-320	D-220	845	168	24.999
Turismo Veloce R	A	798	110	120/70 ZR17	190/55 ZR17	2F-320	D-220	830	191	19.529
Turismo Veloce Lusso SCS	A	798	110	120/70 ZR17	190/55 ZR17	2F-320	D-220	830	199	24.449
Turismo Veloce RC SCS	A	798	110	120/70 ZR17	190/55 ZR17	2F-320	D-220	830	199	25.700
Superveloce 800	A	798	147	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2F-320	D-220	830	173	23.765
Superveloce S	A	798	147	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2F-320	D-220	830	173	27.929
Superveloce 98	A	798	147	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2F-320	D-220	830	173	n.d.
Brutale 1000 RR	A	998	208	120/70 ZR17	200/55 ZR17	2F-320	D-210	845	186	36.799
Brutale 1000 RS	A	998	208	120/70 ZR17	200/55 ZR17	2F-320	D-210	845	186	29.299
Brutale 1000 RR Assen	A	998	208	120/70 ZR17	200/55 ZR17	2F-320	D-210	845	186	n.d.
Rush 1000	A	998	208	120/70 ZR17	200/55 ZR17	2F-320	D-210	845	186	49.799

ORCAL

Keeway Motor España, S.L
C/ Menorca, 39. Pol. Ind. Can Canals. Sant Quirze del Vallés. 08192 Barcelona • Tfno: 93 7219180
benellimotor.es

SK01	A1	125	14,5	110/70-17	150/60-17	D300	D240	810	149	2.890
Sirio	A1	125	9,65	100/90-18	130/80-17	D 280	D 240	780	125	2.499
Sprint	A1	125	9,65	110/70-17	130/70-17	D 280	D 240	780	125	2.599

PEUGEOT

Peugeot Scooters España
C/ Puerto de Somport, 8. 28050 Madrid • Tfno: 91 3213669
www.peugeotscooters.es

E-Ludix	AM	Eléct.	3,4	80/80-14	100/70-14	D190	T110	811	77	2.820
Tweet 50	AM	49	3	90/80-16	90/80-16	D-226	T-130	800	100	2.545
Kisbee Active	AM	49	4	110/70-12	110/70-12	D-170	T-110	760	85	2.095
Kisbee Streetline	AM	49	4	110/70-12	110/70-12	D-170	T-110	760	85	2.265
Kisbee GT	AM	49	4	110/70-12	110/70-12	D-170	T-110	760	85	2.215
Speedfight 4	AM	50	4	130/60-13	130/60-13	D-215	T-110	800	97	2.820
Django 50 Classic	AM	50	4	120/70-12	120/70-12	D-240	T-110	770	110	2.870
Django 50 Classic Sport	AM	50	4	120/70-12	120/70-12	D-240	T-110	770	110	2.920
Tweet 125	A1	124	10,2	110/70-16	110/70-16	D-226	D-226	770	120	2.695
Tweet 125 GT	A1	124	10,2	110/70-16	110/70-16	D-226	D-226	770	120	2.845
Django 125 Sport	A1	125	10,6	120/70-12	120/70-12	D-200	D-190	770	135	3.335
Django 125 Classic	A1	125	10,2	120/70-12	120/70-12	D-200	D-190	770	137	3.285
Pulsion Allure	A1	125	14,6	120/70-14	140/60-13	D 260	D 210	790	165	5.025
Pulsion 125 Active	A1	125	14,6	120/70-14	140/60-13	D 260	D 210	790	165	4.660
Pulsion 125 GT	A1	125	14,6	120/70-14	140/60-13	D 260	D 210	790	165	4.880
Metropolis 400 SW	B	399	36	110/70-13 (x2)	140/70-14	D-230	D-240	780	271	10.320
Meropolis GT	B	399	36	110/70-13 (x2)	140/70-14	D-230	D-240	780	271	9.920
Metropolis 400 Allure	B	399	36	110/70-13 (x2)	140/70-14	D-230	D-240	780	271	9.620
Metropolis 400 Active	B	399	35,6	110/70-13 (x2)	140/70-14	D-230	D-240	780	256	9.020
XP400 GT	A2	400	36,7	110/70-17	160/60-15	D295	D240	815	231	8.395
XP400 Allure	A2	400	36,7	110/70-17	160/60-15	D295	D240	815	231	7.995
PM-01	A2	125	13,8	110/70-17	150/60-17	D280	D240	810	152	3.995

PIAGGIO

Piaggio España
Av. De Europa, 19. Alcobendas. Madrid 28108 • Tfno: 91 3109950
www.es.piaggio.com

Zip 50	AM	50	2,8	100/80 R10	120/70 R10	D-175	T-110	750	89	2.199
Zip 50 S	AM	50	2,8	100/80 R10	120/70 R10	D-175	T-110	750	89	2.299
Piaggio 1	AM	Eléct.	4,08	100/80-10	100/80-10	D175	D175	770	94	2.899
Piaggio 1+	AM	Eléct.	4,08	100/80-10	100/80-10	D175	D175	770	94	3.399
Piaggio 1 Active	AM	Eléct.	4,08	100/80-10	100/80-10	D175	D175	770	94	3.399
Piaggio 1 FCW Active	AM	Eléct.	4,08	100/80-10	100/80-10	D175	D175	770	94	3.599
Liberty 50	AM	50	2,9	90/80-16	100/80-14	D 240	T 140	780	87	2.599
Liberty 50 S	AM	50	2,9	90/80-16	100/80-14	D 240	T 140	780	87	2.699
Liberty 125 S	A1	124	11	90/80-16	100/80-14	D 240	T 140	790	124	2.599
Medley 125	A1	124,5	14.9	100/80-16	110/80-14	D 260	D 240	799	136	3.299
Medley 125 S	A1	124,5	14.9	100/80-16	110/80-14	D 260	D 240	799	136	3.399
Beverly 300	A2	278	25,8	110/70-16	140/70-14	D 300	D 240	790	185	5.099
Beverly S 300	A2	278	25,8	110/70-16	140/70-14	D 300	D 240	790	185	5.199
Beverly 400	A2	399	35,3	120/70-16	150/70-14	D 300	D 240	790	195	6.099
Beverly S 400	A2	399	35,3	120/70-16	150/70-14	D 300	D 240	790	195	6.199

PRECIOS DE MOTOS NUEVAS

MODELO	CON CARNET	CILINDRADA	POTENCIA	RUEDA DELANTERA	RUEDA TRASERA	FRENO DELANTERO	FRENO TRASERO	ALTURA ASIENTO	PESO VACÍO DECLARADO	PRECIO
MP3 300	B	278	25,8	110/70-13 (x2)	140/70-14	2D 258	D 240	780	220	7.099
MP3 Deep Black 300	B	278	25,8	110/70-13 (x2)	140/70-14	2D 258	D 240	780	220	7.199
MP3 Sport 300	B	278	25,8	110/70-13 (x2)	140/70-14	2D 258	D 240	780	220	7.299
MP3 400	B	399	35,3	110/70-13 (x2)	140/70-14	2D 258	D 240	785	257	9.749
MP3 Sport 400	B	399	35,3	110/70-13 (x2)	140/70-14	2D 258	D 240	785	257	10.249
MP3 Exclusive 530	B	530	44,1	110/70-13 (x2)	140/70-14	2D 258	D 240	790	280	12.999

RIEJU

Rieju, S.A.
C/ Borrassa, 41. Figueres. 17600 Girona • Tfno: 97 2500850
www.rieju.es

E-City 1,2kW	AM	Eléct.	1,6	110/70-12	130/70-12	D210	D170	780	82	3.199
E-City 3kW	AM	Eléct.	4,08	110/70-12	130/70-12	D210	D170	780	90	4.219
Nuuk Urban 6	AM	Eléct.	11,5	100/80-17	130/70-17	D280	D220	785	150	8.013
MRT 50	AM	50	n.d.	80/90-21	110/80-18	D-260	D-200	890	85	3.406
MRT 50 Pro	AM	50	n.d.	80/90-21	110/80-18	D300	D200	890	85	3.943
MRT 50 SM	AM	50	n.d.	100/80-17	130/70-17	D-260	D200	870	85	3.406
MRT 50 SM Pro	AM	50	n.d.	100/80-17	130/70-17	D300	D200	870	85	3.943
MRT 50 SM Trophy	AM	50	n.d.	100/80-17	130/70-17	D300	D200	870	85	4.168
Marathon 125 Pro	A1	125	15	90/90-21	120/90-18	D300	D-200	896	112	5.070
Marathon 125 SM Pro	A1	125	15	100/80-17	130/70-17	D-300	D-200	876	112	5.070
MRT 125 LC	A1	125	n.d.	80/90-21	110/80-18	D260	D200	896	112	3.968
MRT 125 SM LC	A1	125	n.d.	100/80-17	130/70-17	D260	D200	870	112	3.968
Tango 125i	A1	125	n.d.	90/100-19	120/90-16	D-260	D-200	830	109	3.569
Tango 125i Scrambler	A1	125	n.d.	100/80-17	130/70-17	D260	D200	830	109	3.690
Century	A1	125	n.d.	100/90-18	130/80-17	D280	D220	790	135	3.999
Aventura 125	A1	125	n.d.	100/90-18	130/80-17	D260	D240	780	138	4.199
Aventura 500	A2	500	n.d.	90/90-21	150/70-18	2D298	D240	840	190	7.709

ROYAL ENFIELD

Motorien, S.L.
C/ Noria, 11. Pol. Ind. Mediterráneo. Albuixech. 46550 Valencia • Tfno: 96 1539330
www.royalenfield.com

Bullet 350 Standard Maroon	A2	349	20,2	100/90-19	120/80-18	D300	D270	805	195	5.087
Bullet 350 Standard Black	A2	349	20,2	100/90-19	120/80-18	D300	D270	805	195	5.087
Bullet 350 Black Gold	A2	349	20,2	100/90-19	120/80-18	D300	D270	805	195	5.187
Meteor 350 Fireball	A2	349	20,2	100/90-19	140/70-17	D300	D270	765	191	4.387
Meteor 350 Stellar	A2	349	20,2	100/90-19	140/70-17	D300	D270	765	191	4.487
Meteor 350 Supernova	A2	349	20,2	100/90-19	140/70-17	D300	D270	765	191	4.587
Hntr 350 Ash	A2	349	20,2	110/70-17	140/70-17	D300	D270	790	181	4.187
Hntr 350 Blue	A2	349	20,2	110/70-17	140/70-17	D300	D270	790	181	4.287
Classic 350 Halcyon	A2	349	20,2	100/90-19	120/80-18	D300	D270	805	195	4.887
Classic 350 Dark	A2	349	20,2	100/90-19	120/80-18	D300	D270	805	195	4.987
Classic 350 Signals	A2	349	20,2	100/90-19	120/80-18	D300	D270	805	195	4.987
Classic 350 Chrome	A2	349	20,2	100/90-19	120/80-18	D300	D270	805	195	5.087
Scram 411 Graphite Red	A2	411	24,3	100/90-19	120/90-17	D300	D240	795	185	4.887
Scram 411 White Flame	A2	411	24,3	100/90-19	120/90-17	D300	D240	795	185	4.987
Himalayan Mirage Silver	A2	411	24,4	90/90-21	120/90-17	D 300	D 240	800	199	4.987
Himalayan Pine Green	A2	411	24,4	90/90-21	120/90-17	D 300	D 240	800	199	5.087
Himalayan Granite Black	A2	411	24,4	90/90-21	120/90-17	D 300	D 240	800	199	5.087
Super Meteor 650 Black	A2	648	47	100/90-19	150/80-16	D320	D320	740	241	7.247
Super Meteor 650 Green	A2	648	47	100/90-19	150/80-16	D320	D320	740	241	7.447
Super Meteor 650 Red	A2	648	47	100/90-19	150/80-16	D320	D320	740	241	7.747
Continental GT Rocker Red	A2	648	47	100/90-18	130/70-18	D-320	D-240	790	199	6.987
Continental GT British Racing Green	A2	648	47	100/90-18	130/70-18	D-320	D-240	790	199	6.987
Continental GT Slipstream Blue	A2	648	47	100/90-18	130/70-18	D-320	D-240	790	199	7.187
Continental GT Dux Deluxe	A2	648	47	100/90-18	130/70-18	D-320	D-240	790	199	7.187
Continental GT Apex Grey	A2	648	47	100/90-18	130/70-18	D-320	D-240	790	199	7.187
Continental GT Mr.Clean	A2	648	47	100/90-18	130/70-18	D-320	D-240	790	199	7.487
Interceptor Canyon Red	A2	648	47	100/90-18	130/70-18	D-320	D-240	790	202	6.787
Interceptor Cali Green	A2	648	47	100/90-18	130/70-18	D-320	D-240	790	202	6.787
Interceptor Black ray	A2	648	47	100/90-18	130/70-18	D-320	D-240	790	202	6.987
Interceptor Barcelona Blue	A2	648	47	100/90-18	130/70-18	D-320	D-240	790	202	6.987
Interceptor Black Pearl	A2	648	47	100/90-18	130/70-18	D-320	D-240	790	202	6.987
Interceptor Sunset Strip	A2	648	47	100/90-18	130/70-18	D-320	D-240	790	202	6.987
Interceptor Mark 2	A2	648	47	100/90-18	130/70-18	D-320	D-240	790	202	7.287

MODELO	CON CARNET	CILINDRADA	POTENCIA	RUEDA DELANTERA	RUEDA TRASERA	FRENO DELANTERO	FRENO TRASEO	ALTURA ASIENTO	PESO VACÍO DECLARADO	PRECIO

SUZUKI

Suzuki Motor Ibérica, S.A.U.
C/ Carlos Sainz, 35. Leganés. 28914 Madrid
moto.suzuki.es

Address	A1	124	8,7	90/90-12	90/100-10	D	T	770	105	2.899
Avenis	A1	124	8,7	90/90-12	90/100-10	D	T	780	107	2.959
Burgman Street	A1	124	8,6	90/90-12	100/80-12	D	T	788	112	3.099
GSX-S 125	A1	125	15	90/80-17	130/70-17	D	D	785	133	4.115
GSX-R 125	A1	125	15	90/80-17	130/70-17	D	D	785	n.d.	4.565
Burgman 400	A2	400	29	120/70-15	150/70-13	2D260	D-210	755	218	7.675
V-Strom 650	A2	645	70	110/80 R19	150/70 R17	2D-310	D-260	835	214	7.975
V-Strom 650 XT	A2	645	70	110/80 R19	150/70 R17	2D 310	D 260	835	216	9.075
SV 650	A2	645	76,5	120/70 ZR17	160/60 ZR17	2F-290	D240	785	197	6.815
SV 650X	A2	645	76,5	120/70 ZR17	160/60 ZR17	2F-290	D240	760	197	7.615
GSX-8S	A-A2	776	82	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D	D	810	202	8.899
V-Strom 800 Tech	A-A2	776	83	110/80R19	150/70R17	2D	D	825	223	10.699
V-Strom 800DE	A-A2	776	83	90/90-21	150/70R17	2D	D	855	230	11.799
GSX-S 1000	A	999	152	120/70 ZR17	190/50 ZR17	2D 310	D 250	810	207	13.515
Katana	A	999	152	120/70 ZR17	190/50 ZR17	2D 310	D 220	n.d.	215	16.315
GSX-S 1000 GT	A	999	152	120/70ZR17	190/50ZR17	2D 310	D 240	810	226	16.015
V-Strom 1050 Tech	A	1.037	107	110/80 R19	150/70 R17	2D 310	D 220	855	236	15.999
V-Strom 1050DE	A	1.037	107	90/90-21	150/70 R17	2D 310	D 220	850	247	16.999
Hayabusa 25 Aniv.	A	1.340	190	120/70 ZR17	190/50 ZR17	2D 320	D 220	800	264	21.875

SYM

Motos Bordoy, S.A.
Av. Castellbisbal, s/n. Rubí. 08191 Barcelona • Tfno: 93 5881133
www.sym.com.es

Jet 14	AM	49,5	n.d.	100/90-14	110/80-14	D260	T130	n.d.	99	2.499
Fiddle	AM	49,5	n.d.	110/70-12	120/70-12	D260	T110	n.d.	108	2.399
Symphony	AM	49,5	n.d.	110/70-16	110/70-16	D260	D240	n.d.	111	2.299
ADX 125	A1	125	12,3	120/70-13	130/70-13	D260	D233	810	138	4.299
Fiddle	A1	124,6	n.d.	110/70-12	120/70-12	D226	D220	n.d.	117	2.999
Jet 14 LC	A1	125	n.d.	100/90-14	110/80-14	D260	D220	n.d.	128	2.999
Jet X	A1	124,6	n.d.	100/90-14	110/80-14	D260	D220	n.d.	132	3.499
Symphony	A1	124,6	n.d.	110/70-16	110/70-16	D260	D240	n.d.	122	2.799
Symphony SR	A1	124,6	n.d.	110/70-16	110/70-16	D260	D240	n.d.	119	2.499
Symphony ST	A1	124,6	n.d.	110/70-16	120/80-14	D260	D240	n.d.	121	3.299
Joymax Z+	A1	124,9	n.d.	120/70-14	140/60-13	D260	D240	n.d.	171	4.499
Cruisym Alpha 125	A1	125	n.d.	120/70-14	140/60-13	D260	D240	n.d.	179	4.999
Joyride 300	A2	278,3	n.d.	120/70-15	140/70-14	F260	D240	n.d.	175	4.999
Cruisym Alpha 300	A2	278	n.d.	120/70-14	140/60-13	D260	D240	n.d.	196	5.799
Maxsym 400	A2	399	n.d.	120/70-15	160/60-14	2D275	D275	n.d.	229	6.999
Maxsym TL 508	A2	508	n.d.	120/70 R15	160/60 R15	2D275	D275	n.d.	214,5	9.499

TRIUMPH

Triumph Motorcycles España
C/ Cabo Rufino Lázaro, 14. Las Rozas. 28232 Madrid • Tfno: 902103823
www.triumphmotorcycles.es

Speed 400	A2	398	40	110/70 R17	150/60 R17	D300	D230	790	170	5.395
Scrambler 400 X	A2	398	40	100/90-19	140/80-17	D320	D230	835	179	6.095
Trident 660	A-A2	660	81	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2F310	D255	805	189	8.595
Tiger Sport 660	A-A2	660	81	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2F310	D255	835	206	9.695
Street Triple 765	A	765	120	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2F310	D220	826	189	10.645
Street Triple R	A	765	118	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2F310	D-220	825	168	10.345
Street Triple R Low	A	765	118	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2F310	D-220	780	168	10.345
Street Triple RS	A	765	123	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2F310	D-220	825	166	12.795
Tiger 850 Sport	A-A2	888	85	100/90-19	150/70R17	2F320	D255	820	192	12.195
Tiger 900 GT	A-A2	888	95,2	100/90-19	150/70R17	2F320	D255	810	194	14.195
Tiger 900 GT Pro	A-A2	888	95,2	100/90-19	150/70R17	2F320	D255	810	198	16.195
Tiger 900 Rally	A-A2	888	95,2	90/90-21	150/70R17	2F320	D255	850	196	14.995
Tiger 900 Rally Pro	A-A2	888	95,2	90/90-21	150/70R17	2F320	D255	850	201	16.795
Bonneville T100	A-A2	900	65	100/90-18	150/70 R17	D310	D-255	790	213	11.595
Bonneville T100 Gold Line	A-A2	900	65	100/90-18	150/70 R17	D310	D-255	790	213	12.195
Speed Twin 900	A-A2	900	65	100/90-18	150/70 R17	F310	D-255	760	216	9.795
Scrambler 900	A-A2	900	65	100/90-19	150/70 R17	D310	D-255	790	203	11.295
Speed Triple 1200 RS	A	1.160	180	120/70 ZR17	190/55 ZR17	2F320	D-220	830	198	19.495
Speed Triple 1200 RR	A	1.160	180	120/70 ZR17	190/55 ZR17	2F320	D-220	830	199	21.400
Bonneville T120	A	1.200	80	100/90-18	150/70 R17	2D310	D-255	790	224	14.195
Bonneville T120 Black	A	1.200	80	100/90-18	150/70 R17	2D310	D-255	790	224	14.195
Bobber	A	1.200	76	130/90 B16	150/80 R16	2D310	D-255	690	237	15.795
Speed Twin 1200	A	1.200	100	120/70 ZR17	160/60 ZR17	2D305	D220	807	196	14.495
Scrambler 1200 X	A	1.200	90	90/90-21	150/50 R17	2D310	D255	820	228	14.695

MODELO	CON CARNET	CILINDRADA	POTENCIA	RUEDA DELANTERA	RUEDA TRASERA	FRENO DELANTERO	FRENO TRASERO	ALTURA ASIENTO	PESO VACÍO DECLARADO	PRECIO
Scrambler 1200 XE	A	1.200	90	90/90-21	150/50 R17	2D320	D255	870	230	16.195
Thruxton RS	A	1.200	105	120/70 ZR17	160/60 ZR17	2D310	D-220	810	203	17.995
Speedmaster	A	1.200	78	130/90 B16	150/80 R16	2D310	D255	705	245,5	15.795
Tiger 1200 GT	A	1.160	150	120/70 R19	150/70 R18	2F320	D282	850	240	20.095
Tiger 1200 GT Pro	A	1.160	150	120/70 R19	150/70 R18	2F320	D282	850	245	22.645
Tiger 1200 GT Explorer	A	1.160	150	120/70 R19	150/70 R18	2F320	D282	850	255	24.595
Tiger 1200 Rally Pro	A	1.160	150	90/90-21	150/70 R18	2F320	D282	875	249	23.795
Tiger 1200 Rally Explorer	A	1.160	150	90/90-21	150/70 R18	2F320	D282	875	261	25.595
Rocket 3 R	A	2.548	167	150/80 R17	240/50 R16	2D320	D300	773	291	25.195
Rocket 3 GT	A	2.548	167	150/80 R17	240/50 R16	2D320	D300	750	294	25.995

UM

Multimoto Motor España, S.L.
C/ Velázquez, 46. 28001 Madrid • Tfno: 91 1018022
www.umiberica.com

Chill 50	AM	50	2,85	110/70-12	120/70-12	D190	T	805	96	1.990
Chill 125	A1	125	8,1	110/70-12	120/70-12	D190	T	810	112	2.285
Renegade Freedom	A1	124	12,2	110/80-17	140/80-15	D280	D240	770	173	3.880
Renegade Sport	A1	125	9,5	110/80-17	130/90-15	D-280	D-240	730	145	2.780
Renegade Classic	A1	124	12,2	110/90-16	140/90-15	D-280	D-240	770	176	3.860
Renegade Classic Deluxe	A1	124	12,2	110/90-18	140/90-15	D-280	D-240	770	176	4.170
Renegade Commando	A1	124	12,2	110/90-16	140/90-15	D-280	D-240	770	176	3.580
Renegade Vegas	A1	124	12,2	100/80-17	140/80-15	D-280	D-240	770	173	3.790
Scrambler X Café	A1	125	9,8	100/80-17	120/70-17	D280	D240	790	136	2.690
Xtreet	A1	125	12,2	110/60-17	140/60-17	D290	D220	800	133	3.390
DSR Adventure TT	A1	125	14,7	90/90-21	130/80-17	D-300	D218	815	136	3.970
DSR EX	A1	125	14,7	90/90-21	120/80-18	D-260	D218	910	124	3.699
DSR SM	A1	125	14,7	110/80-17	130/70-17	D-300	D218	880	124	3.699

VESPA

Piaggio España
Av. De Europa, 19. Alcobendas. Madrid 28108 • Tfno: 91 3109950
www.es.vespa.com

Primavera 50	AM	49	3	110/70-12	120/70-12	D220	T140	790	n.d.	3.999
Primavera 50 S	AM	49	3	110/70-12	120/70-12	D220	T140	790	n.d.	4.099
Primavera 50 Touring	AM	49	3	110/70-12	120/70-12	D220	T140	790	n.d.	4.299
Primavera 50 RED	AM	49	3	110/70-12	120/70-12	D220	T140	790	n.d.	4.199
Primavera 50 Mickey Mouse	AM	49	3,1	110/70-12	120/70-12	D220	T140	790	n.d.	4.499
Sprint 50	AM	49	3	110/70-12	120/70-12	D220	T140	790	n.d.	4.099
Sprint 50 S	AM	49	3	110/70-12	120/70-12	D220	T140	790	n.d.	4.199
Primavera 125	A1	124	11	110/70-12	120/70-12	D220	T140	790	n.d.	4.999
Primavera 125 S	A1	124	11	110/70-12	120/70-12	D220	T140	790	n.d.	5.499
Primavera 125 RED	A1	124	11	110/70-12	120/70-12	D220	T140	790	n.d.	5.199
Primavera 125 Touring	A1	124	11	110/70-12	120/70-12	D220	T140	790	n.d.	5.299
Primavera 125 Pic Nic	A1	124	11	110/70-12	120/70-12	D220	T140	790	n.d.	5.799
Primavera 125 Color Vibe	A1	124	11	110/70-12	120/70-12	D220	T140	790	n.d.	5.099
Primavera 125 Mickey Mouse	A1	124	11	110/70-12	120/70-12	D220	T140	790	n.d.	5.499
Sprint 125	A1	125	11	110/70-12	120/70-12	D220	T140	790	n.d.	5.099
Sprint 125 S	A1	125	11	110/70-12	120/70-12	D220	T140	790	n.d.	5.599
Sprint 125 Justin Bieber	A1	125	11	110/70-12	120/70-12	D220	T140	790	n.d.	6.199
GTS 125	A1	124	14	120/70-12	130/70-12	D-220	D-220	790	n.d.	5.999
GTS Super 125	A1	124	14	120/70-12	130/70-12	D-220	D-220	790	n.d.	6.099
GTS Super 125 Tech	A1	124	14	120/70-12	130/70-12	D-220	D-220	790	n.d.	6.499
GTS Super 125 Sport	A1	124	14	120/70-12	130/70-12	D-220	D-220	790	n.d.	6.299
Elettrica 70	AM	Eléct.	5,44	110/70-12	120/70-11	D-200	T-140	790	130	7.199
Elettrica	AM	Eléct.	5,44	110/70-12	120/70-11	D-200	T-140	790	130	6.999
Elettrica RED 45	AM	Eléct.	5,44	110/70-12	120/70-11	D-200	T-140	790	130	7.199
Elettrica RED 70	AM	Eléct.	5,44	110/70-12	120/70-11	D-200	T-140	790	130	7.399
946 10 Aniv.	A1	125	11	120/70-12	130/70-12	D-220	D-220	790	n.d.	12.000
GTS 300	A2	278	23,8	120/70-12	130/70-12	D-220	D-220	790	n.d.	6.999
GTS Super 300	A2	278	23,8	120/70-12	130/70-12	D-220	D-220	790	n.d.	7.099
GTS Super 300 Sport	A2	278	22,3	120/70-12	130/70-12	D 220	D 220	790	n.d.	7.299
GTS Super 300 Tech	A2	278	22,3	120/70-12	130/70-12	D 220	D 220	790	n.d.	7.499
GTV 300	A2	278	23,8	120/70-12	130/70-12	D 220	D 220	790	n.d.	7.499

VOGE

Onetron Motos
C/ Noria, 11. Pol. Ind. Mediterráneo. Albuixech. 46550 Valencia • Tfno: 96 1539330
vogespain.es

ER10	A1	eléctrica	8,1	110/70-17	140/60-17	D280	D220	800	122	5.889
SR 1	A1	124,9	11,5	110/70-14	130/70-13	D240	D220	775	139	2.787
125 R	A1	124,8	15	110/70 R17	140/60 R17	D276	D220	795	136	2.887
SR4 Max	A2	349,8	28,5	120/70-15	150/70-14	2D265	D265	761	213	5.787
300 R	A2	292	28,5	110/70 ZR17	150/60 ZR17	2D-300	D-220	790	170	3.787
300 AC	A2	292	28,5	110/70 ZR17	150/60 ZR17	2D-300	D-220	790	170	3.787
300 DS	A2	292	28,5	110/80 ZR17	150/60 ZR17	D-300	D-220	821	170	3.987
300 Rally	A2	292	28,5	3,00-21	5,10-18	D-265	D-220	915	158	4.487
300 ACX	A2	292	28,5	110/70-17	150/60-17	2D300	D220	798	170	4.187
350 AC	A2	321,8	40,7	110/70-17	150/60-17	D298	D240	760	165	4.787
525 R	A2	494	47,6	120/70 R17	160/60 R17	D298	D240	785	198	5.287
525 AC	A2	494	47,5	120/70 ZR17	160/60 ZR17	D298	D240	790	198	5.587
525 ACX	A2	494	47,6	110/80-19	150/70-17	2D-298	D-240	840	198	5.987
525 DSX	A2	494	47,6	110/80 R19	150/70 R17	2D-298	D-240	830	190	6.187
650 DS	A2	652	47,5	110/80 R19	150/70 R17	2D-298	D-240	820	219	7.187
650 DSX	A2	652	47,5	110/80 R19	150/70 R17	2D-298	D-240	820	219	7.487

YAMAHA

Yamaha Motor España
C/ Montsia,1. Parc de Negocis Mas Blau. El Prat de Llobregat . 08820 Barcelona • Tfno: 93 5576000
www.yamaha-motor.eu

Neo's	AM	49	3,1	120/70-12	130/70-12	D-190	T-110	790	95	2.599
D'elight	A1	124	7,2	90/90-12	90/90-12	D-180	T-130	755	98	3.199
N-Max	A1	125	12,2	110/70-13	130/70-13	D-230	D-230	765	127	3.799
Tricity 125	A1	125	12,2	90/80 - 14 (x2)	130/70-13	D	D	785	168	4.499
MT-125	A1	125	15	100/80-17	130/70-17	D-292	D-230	810	138	5.499
X-Max 125	A1	124	14,3	120/70-15	140/70-14	D267	D245	792	169	5.499
X-Max 125 Tech Max	A1	124	14,3	120/70-15	140/70-14	D-267	D-245	795	175	6.099
XSR 125	A1	124	14,9	110/70-17	140/70-17	D267	D220	815	140	4.999
XSR 125 Legacy	A1	124	14,9	110/70-17	140/70-17	D267	D220	815	140	5.499
R 125	A1	125	15	100/80-17	130/70-17	D292	D230	818	142	5.799
X-Max 300	A2	292	20,6	120/70-15	140/70-14	D-267	D-245	795	179	6.499
X-Max 300 Tech Max	A2	292	20,6	120/70-15	140/70-14	D-267	D-245	795	179	7.199
Tricity 300	B	292	20,6	120/70-14(x2)	140/70-14	D-267	D-267	795	239	8.999
MT-03	A2	321	42	110/70-17	140/70-17	D-298	D-220	780	168	6.399
R3	A2	321	42	110/70-17	140/70-17	D-298	D-220	780	169	6.799
R3 World GP 60 Aniv.	A2	321	42	110/70-17	140/70-17	D-298	D-220	780	169	6.999
T-Max	A2	562	47,6	120/70R15	160/60R15	2D-267	D-282	800	218	14.099
T-Max Tech Max	A2	562	47,6	120/70R15	160/60R15	2D-267	D-282	800	218	16.299
R6 Race	A	599	129	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D-310	D-220	850	189	14.099
R6 GYTR	A	599	118	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D-320	D220	850	190	19.649
MT-07	A	689	74,8	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D-282	D-245	805	184	7.999
MT-07 Pure	A	689	74,8	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D-282	D-245	805	184	7.499
XSR 700	A-A2	689	74,8	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D-282	D-245	835	188	8.499
XSR 700 Legacy	A-A2	689	74,8	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D-282	D-245	855	190	9.299
XSR 700 XTribute	A-A2	689	74,8	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D-282	D-245	855	186	8.999
Tracer 7	A-A2	689	73,4	120/70 R17	180/55 R17	2D 282	D 245	840	196	9.499
Tracer 7 GT	A-A2	689	73,4	120/70 R17	180/55 R17	2D 282	D 245	835	210	10.499
Ténéré 700	A	689	73,4	90/90 R21	150/70 R18	2D-282	D-245	875	205	10.999
Ténéré 700 Extreme	A-A2	689	73,4	90/90 R21	150/70 R18	2D-282	D-245	910	205	n.d.
Ténéré 700 Rally Edition	A	689	73,4	90/90 R21	150/70 R18	2D-282	D-245	895	203	12.599
Ténéré 700 World raid	A	689	73,4	90/90 R21	150/70 R18	2D-282	D-245	890	220	13.099
Ténéré 700 World Rally	A	689	73,4	90/90 R21	150/70 R18	2D-282	D-245	890	219	14.299
R7	A-A2	689	73,4	120/70ZR17	180/55ZR17	2D-298	D-245	835	188	9.799
Tracer 9	A	890	119	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D-298	D 245	810	214	12.249
Tracer 9 GT	A	890	119	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D-298	D 245	810	220	15.099
Tracer 9 GT+	A	890	119	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D-298	D 245	820	223	17.199
Niken GT	A	847	115	120/70 R15(x2)	190/55 R17	2D-298	D-282	820	267	19.599
MT-09	A	890	119	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D-298	D-245	815	191	10.999
MT-09 SP	A	890	119	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D-298	D-245	820	193	12.999
XSR 900	A-A2	890	119	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D-298	D-245	830	197	11.999
XSR 900 GP	A	890	119	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D-298	D-245	835	200	n.d.
MT-10	A	998	165,9	120/70 ZR17	190/55 ZR17	2D-320	D-220	835	214	17.999
MT-10 SP	A	998	165,9	120/70 ZR17	190/55 ZR17	2D-320	D-220	835	214	21.399
R1	A	998	200	120/70 ZR17	190/55 ZR17	2D-320	D-220	855	199	23.099
R1 GYTR	A	998	200	120/70 ZR17	190/55 ZR17	2D-320	D-220	855	199	28.299
R1 M	A	998	200	120/70 ZR17	200/55 ZR17	2D-320	D-220	860	200	29.999

ZONTES

TurbiMot
C/ Noria, 11. Polígono Industrial del Mediterráneo. Albuixech. 46550 Valencia
https://zontesmotos.es

D125	A1	124,7	14,55	100/80-R14	120/70-R14	D265	D265	748	148	3.787
M125	A1	125	14,5	100/80-R14	120/70-R14	D265	D265	748	148	3.787
G1-125 LCD	A1	125	14,5	110/70 - R17	130/70 - R17	D-300	D-230	830	160	3.487
G1-125 X	A1	125	14,5	110/70 - R17	130/70 - R17	D-300	D-230	830	160	3.687
G1-125 X LCD	A1	125	14,5	110/70 - R17	130/70 - R17	D-300	D-230	830	160	3.687
U125 LCD	A1	125	14,5	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	790	150	3.287
U1-125	A1	125	14,5	110/70 - R17	130/70 - R17	D-300	D-230	790	150	3.507
U1-125 LCD	A1	125	14,5	110/70 - R17	130/70 - R17	D300	D230	790	160	3.587
Z2-125 LCD	A1	125	14,5	110/70 - R17	130/70 - R17	D-300	D-230	830	160	3.287
GK125	A1	125	14,5	110/70 - R17	130/70 - R17	D300	D230	790	143	3.787
GK125 X	A1	125	14,5	110/70 - R17	130/70 - R17	D300	D230	790	143	3.987
M310	A2	309	33,2	110/80-14	140/70-14	D265	D265	770	158	4.287
T2-310	A2	312	34,8	110/80 - R19	160/60 - R17	D-300	D-230	830	193	5.187
M350	A2	349	36,7	120/70 - R15	140/70 - R14	D268	D265	760	176	4.787
D350	A2	349	36,7	120/70 - R15	140/70 - R14	D268	D265	760	176	4.787
E350	A2	349	36,7	120/70 - R15	140/70 - R14	D268	D265	765	182	5.087
T350	A2	348	39,4	120/70 ZR17	160/60 ZR17	D320	D265	795	177	5.187
T350 X	A2	348	39,4	110/80 ZR19	160/60 ZR17	D320	D265	830	177	5.387
R350	A2	348	39,4	120/70 ZR17	160/60 ZR17	D320	D265	795	165	4.787
X350	A2	348	39,4	120/70 ZR17	160/60 ZR17	D320	D265	795	166	4.987
V350	A2	348	39,4	120/70 ZR17	180/55 ZR17	D320	D265	765	174	4.987
S350	A2	348	39,4	120/70 ZR17	180/55 ZR17	D320	D265	750	179	4.987
GK 350	A2	348	39,4	120/70 R17	160/60 R17	D320	D265	795	171	4.987

GAMA H-D 2024

Como es habitual por estas fechas Harley-Davidson ha desvelado parte de su gama de modelos para la nueva temporada. Las familias siguen siendo las mismas que ya había, sin sorpresas: Grand American Touring, para los que gustan de grandes rutas por carretera abierta, con la Ultra Limited como estandarte; Cruiser, con estilo icónico y variado, idóneas para personalizar, entre las que destaca la Low Rider S; Sport, la gama de acceso con lo mejor de la marca en prestaciones y tecnología, con la Nightster a la cabeza; Trike, los modelos de tres ruedas; y Adventure Touring, para los que quieren ir a cualquier parte a los mandos de la Pan America 1250. Los modelos 2024 de producción limitada *Custom Vehicle Operations* (CVO) y otros nuevos modelos de la firma de Milwaukee se desvelan durante la proyección especial de lanzamiento "*American Dreamin*" en H-D.com, el 24 de enero.

HARLEY-DAVIDSON Y JOAN PEDRERO

Joan Pedrero, piloto de élite del Dakar, ha vuelto a hacer historia al terminar la 15ª edición de la Africa Eco Race sobre una Harley-Davidson Pan America 1250. Pedrero ha acabado 1º en categoría maxi trail, y 25º en la general. Durante 16 días, el piloto barcelonés ha competido sobre la Adventure Touring americana, en un desafío que ha mostrado las capacidades extremas de la Pan America 1250, y cómo encarna el espíritu de aventura que forma parte del ADN de la marca. Pedrero y su montura han superado las expectativas y han demostrado de lo que la motocicleta y él eran realmente capaces. Se hicieron muy pocos ajustes a la moto para participar en la carrera, dejándola en un modelo prácticamente de serie, con los únicos cambios de una ligera modificación en el radiador para competir mejor en las condiciones extremas del desierto africano.

VISTO EN INTERNET

DAKAR 2024, ETAPA

El Dakar sigue siendo el rallye más duro de los que se realizan, especialmente para las motos. Este clip de una etapa de este año lo demuestra. **https://youtu.be/k4MbtuXUpCE**

TRIUMPH DAYTONA 660

Triumph vuelve al segmento de las motos deportivas carenadas con la Daytona 660. Aquí la puedes conocer un poco más.
https://youtu.be/u2TJ67x2alQ

MANUEL LETTENBICHLER (KTM)

El piloto alemán Manuel Lettenbichler se ha proclamado Campeón de Hard-Enduro 2023. Este clip repasa su temporada perfecta.
https://youtu.be/KgWVY7kQBb8

motos

DIRECTOR
Alejandro Méndez
(amendez@grupov.es)

DIRECTOR DE PUBLICIDAD
Carlos Martín
(cmartin@grupov.es)

MAQUETACIÓN
Luis Montero

FOTOMECÁNICA
Carlos Esteso y Roberto del Barco

SECRETARIA DE REDACCIÓN
Elena García

COLABORAN EN ESTE NÚMERO
Redacción
Jesse Mach, Luis López Lozano y José Armando Gómez

Fotografía
Israel Gardyn
Banco de imágenes
Shutterstock

GRUPO V

EDITOR
Martín Gabilondo Viqueira

DIRECTOR COMERCIAL
Sergio Herráez

DIRECTOR DE PRODUCCIÓN Y DISTRIBUCIÓN
Martín Gabilondo Sánchez

DIRECTOR DE ARTE
Javier Corral

REDACCIÓN, PUBLICIDAD Y SUSCRIPCIONES
suscripciones@grupov.es
c/ Valportillo Primera, 11
28108 Alcobendas (Madrid)
Tel. 91 662 21 37
Fax 91 662 26 54
www.grupov.es

E-MAIL
motos@grupov.es

IMPRIME
Rotocobrhi

DISTRIBUYE
S.G.E.L. Avda. Valdelaparra, 29
28108 Alcobendas (Madrid)
Tel. 91 657 69 00

DEPÓSITO LEGAL
M-25881-2014

PUBLICACIÓN CONTROLADA POR

NOTA
Las opiniones, notas y comentarios son responsabilidad de los firmantes. No se mantendrá correspondencia con los lectores. Prohibida la reproducción total o parcial de artículos, fotografías o dibujos, salvo autorización expresa por escrito de Grupo V. Canarias: 3,14 euros (Sobretasa aérea).

Una publicación de

GRUPO V

www.grupov.es

NUEVO ESPECIAL YA EN TU KIOSCO

EN FORMATO DE LUJO

TODA LA TRAYECTORIA DE FERNANDO ALONSO

LLAMA AL 91 662 21 37 • TIENDA@GRUPOV.ES • WWW.GRUPOV.ES

DISFRÚTALA AL MÁXIMO

Ahora, por solo **350€ más**, llévate tu nueva Transalp con el cambio rápido **Quickshifter** y Honda Plus GO! y disfruta de tu nueva Honda con **mantenimiento incluido** y muchas ventajas más.

CAMBIO RÁPIDO
QUICKSHIFTER

\+

Honda plus GO!

5 AÑOS DE GARANTÍA
3 AÑOS DE MANTENIMIENTO
HONDA MAPIT
...

¡UNIDADES LIMITADAS!

PVPR Programa Honda Plus GO! 300 €, incluye 3 años de contrato de mantenimiento con las revisiones oficiales de la marca durante los tres próximos años (hasta un máximo de 4 revisiones o 37.000km), instalación gratuita de Honda Mapit (conexión GPRS) con 1 año de conexión sin coste. Consulta coberturas/exclusiones del seguro en honda.es. PVPR Quickshifter: 50€, incluyendo descuento de marca y concesionario. No incluye gastos de matriculación. Promoción válida hasta 29/02/24.